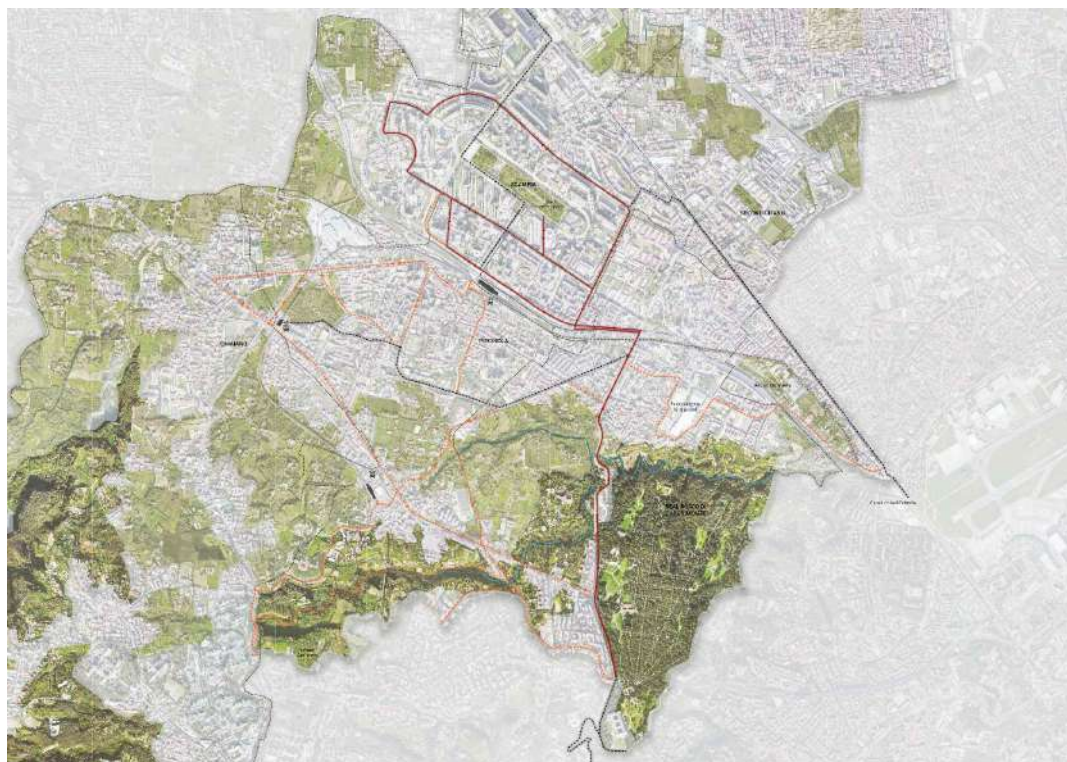


**Area Programmazione della Mobilità
Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile
ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA:
AMBITO SETTENTRIONALE - SCAMPIA**



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dirigente del Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile Arch. Valeria Plazzo
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO: Ing. Antonio Priore

PROGETTO a cura di:

LAND

LANDSCAPE ARCHITECTURE NATURE DEVELOPMENT

LAND Italia Srl
via Varese, 16
IT - 20121 Milano
+39 02 806911 1
italia@landsrl.com

Il progettista e direttore tecnico
Dr. Arch. Andreas Kipar

Arch. Shirly Mantin
Arch. Lisa Perego
Arch. Elaheh Fereidooni
Arch. Marco Mazzella - Local Architect

n. elaborato D04		TITOLO: STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE E PAESAGGISTICA			
Codice elaborato		PFTE_D04	-		
04	04.02.2022	Quinta emissione	LP	SM	AK
Rev.	Data	Oggetto	Orig.	Ver.	Appr.

Studio di prefattibilità ambientale

Indice

1	Premessa.....	3
2	Descrizione dell'intervento.....	4
2.1	Motivazione dell'intervento.....	4
2.2	Descrizione delle opere di progetto	4
3	Verifica di compatibilità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione vigenti	5
3.1	Variante al Piano Regolatore generale.....	5
3.2	Vincoli archeologici.....	6
3.3	Vincoli geomorfologici.....	7
3.4	Vincoli paesaggistici	8
3.5	Rischio attesa, pericolosità da frana e pericolosità idraulico	9
3.6	Piano di zonizzazione acustica.....	11
3.7	Piano per l'assetto idrogeologico.....	13
3.8	Piano paesaggistico regionale.....	17
4	Gli obiettivi di sostenibilità ambientale.....	18
4.1	Quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale a scala europea e nazionale pertinenti secondo le specifiche tematiche	18
5	Piano territoriale di coordinamento	25
6	Caratteristiche del progetto.....	28
6.1	Risorse naturali utilizzate e Progettazione con utilizzo di CAM (di cui al capitolo 2 dell'allegato al D.M. 11/10/2017 o altri CAM già adottati dal Ministero dell'Ambiente per quanto compatibili).....	29
6.2	Stima della quantità di rifiuti prodotti	30
7	Quadro di sintesi dei vincoli e degli strumenti sovra ordinati	32
7.1	Individuazione dei pareri e delle autorizzazioni	32
8	Conclusioni	33

1 Premessa

La presente relazione, relativa al Progetto di fattibilità tecnica ed economica denominato "Intervento di estensione della rete ciclabile cittadina: ambito settentrionale - Scampia" è redatto in conformità al Decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207 art. 20, ed ha lo scopo di ricercare, in relazione alla tipologia dell'intervento, le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale nel quale si inserisce il progetto.

Il documento comprende:

- la descrizione dell'intervento e delle scelte progettuali adottate, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale;
- la verifica di compatibilità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione e i vincoli vigenti sia a carattere generale che settoriale;
- l'analisi dei prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;
- la determinazione delle misure di mitigazione e compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico.

Lo studio di prefattibilità ambientale, di seguito redatto, è uno strumento introdotto dalla legge Merloni (n°109 11 febbraio 1994) con lo scopo di individuare già a livello di progetto preliminare, oggi PFTE, le eventuali criticità del territorio in cui risulta localizzato il progetto, nonché quelle criticità derivanti dall'interazione tra l'assetto costruito previsto dall'intervento progettuale (infrastrutturazione) ed il contesto ambientale di riferimento, valutato in rapporto ai differenti sottosistemi ambientali di ordine biofisico, microclimatico ed antropico.

A differenza di quanto accade con lo Studio di Impatto Ambientale, che va a considerare ed analizzare nel dettaglio tutti gli impatti sul territorio per una data opera che è già stata progettata, lo Studio di prefattibilità ambientale permette di acquisire una conoscenza del territorio e delle caratteristiche delle mutue interazioni tra ambiente e assetto di progetto, prima che si arrivi alla definizione del progetto definitivo, evitando quindi che in fase di procedura di valutazione di impatto ambientale possano emergere e si evidenzino problematiche rilevanti e tali da indurre ad una rielaborazione parziale o addirittura totale del progetto in esame.

Con lo studio di prefattibilità ambientale è possibile, pertanto, contenere il rischio del verificarsi di tali situazioni negative e predisporre soluzioni e strategie correttive e/o alternative ad eventuali soluzioni urbanistiche, architettoniche, paesaggistiche, tecniche e tecnologiche che dovessero presentare problematiche di scarsa compatibilità ambientale.

Il presente studio approfondisce e analizza dunque le misure atte a ridurre gli effetti negativi che l'intervento potrebbe avere sull'ambiente e sul contesto paesaggistico.

Nel progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica sono stati tenuti in conto gli esiti delle indagini tecniche preliminari, delle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, della natura delle attività e delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, nonché dell'esistenza di eventuali vincoli sulle aree interessate.

2 Descrizione dell'intervento

2.1 Motivazione dell'intervento

Il progetto di fattibilità Tecnica ed Economica riguarda la realizzazione di una rete ciclabile cittadina, analizzata in una prima fase con una serie di itinerari sottoposti all'amministrazione e tra il ventaglio degli itinerari possibili è stato indicato quello sul quartiere Scampia, avviato all'elaborazione della seconda fase. L'itinerario è parte della vasta pianificazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato con deliberazione di Giunta comunale n. 434 del 30 maggio 2016; successivamente, con Delibera di Giunta Comunale n.446 del 18.12.2020, sono stati approvati i Documenti di indirizzo alla progettazione relativi agli interventi, tra i quali ricade l'ambito settentrionale, oggetto di progettazione di fattibilità tecnico economica.

L'obiettivo strategico è quello di incentivare la mobilità ciclopedonale, diffondendo la cultura sull'uso di una mobilità sostenibile ed integrata, inserita all'interno di una rete vasta di mobilità a diversi livelli che intercetti poli di interscambio per una mobilità sostenibile, ovvero dal trasporto su gomma al trasporto su ferro alla rete ciclopedonale a quella pedonale.

2.2 Descrizione delle opere di progetto

Il progetto prevede una rete ciclabile che consente di attraversare tutto il quartiere di Scampia e porre in comunicazione l'ambito a vocazione essenzialmente residenziale con la rete di servizi presenti sul territorio, scuole di ogni ordine e grado, metropolitana di Scampia-Piscinola, Università Federico II Facoltà di Scienze Infermieristiche, Restart Scampia con riqualificazione e studentato nelle Vele, Parco di quartiere Ciro Esposito e Parco urbano del Museo e Real Bosco di Capodimonte, attività commerciali di vicinato e complessi commerciali e terziario come la ex Birreria Peroni, nonché servizi sanitari presenti nel quartiere di Scampia. Questa rete rappresenta un'opportunità di riqualificazione ambientale, contribuendo così alla crescita complessiva del territorio attraversato, supportato anche da una approfondita analisi sociodemografica ed economica che ha riscontrato in questo territorio la percentuale più alta di giovani e di giovani coppie con figli, pertanto potenziali fruitori della rete di mobilità dolce.

Il progetto prevede le seguenti opere:

1. In luogo dell'attuale spartitraffico per l'ambito residenziale di Scampia, la realizzazione di una rete ciclabile bidirezionale con doppia fascia di verde tampone, via Ciccotti, via Ghisleri, via Labriola, viale della Resistenza e parte di via Galileo Galilei;
2. Collegamento stazione Scampia, mediante la via Zuccarini con ciclabile bidirezionale con fascia di verde tampone e monodirezionale in corsia riservata;
3. Percorrenza monodirezionale, riservata su marciapiede, lungo entrambi i sensi di marcia sulla via Miano, da via Don Guanella all'incrocio via V. Veneto e ciclabile bidirezionale in sede riservata su marciapiede fino all'ingresso Porta Piccola del Real Museo e Bosco di Capodimonte dalla via V. Veneto.

Gli interventi sono caratterizzati da una bassa intensità, in modo da non sovraccaricare ulteriormente il territorio ma semplicemente attivare sinergie esistenti.

Nella definizione del tracciato si è realizzato un intervento in linea con le previsioni del Documento di indirizzo alla progettazione ed in continuità con l'art. 55 comma 2-3 delle NTA della Variante al PRG sulla necessità di riqualificare le strade pubbliche con l'occasione di realizzare un sistema di mobilità dolce, in cui il nastro di collegamento oltre a costituire un anello chiuso ha anche le qualità di un intervento paesaggistico non limitato alla sola percorrenza dei velocipedi. Infatti, ove questo avviene, nel comparto residenziale di Scampia e precisamente via Ciccotti, via Ghisleri, via Labriola, si configurano interventi di valenza paesaggistica, la cui cordatura è costituita da due fasce verdi a delimitazione della sede carrabile da quella ciclabile.

3 Verifica di compatibilità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione vigenti

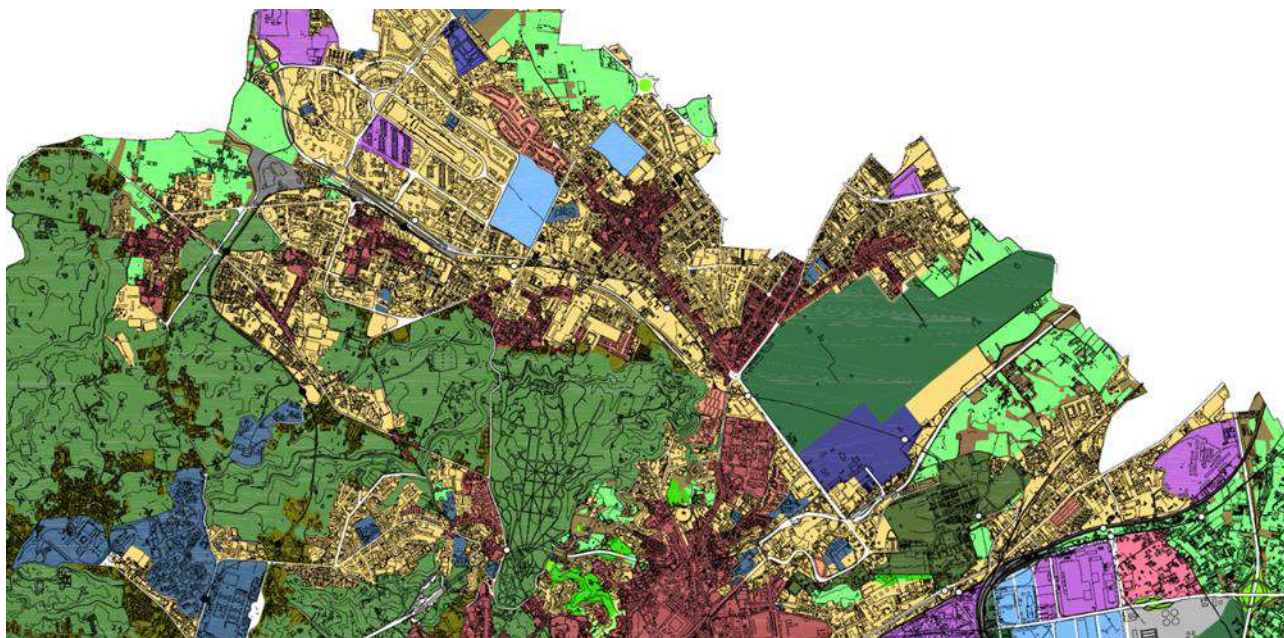
Per un inquadramento sotto l'aspetto della pianificazione territoriale, sono stati considerati, tra gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, i seguenti Piani di settore, ritenuti pertinenti con la tipologia di intervento oggetto di valutazione:

- Variante al Piano Regolatore Generale Zonizzazione
- Zonizzazione, Vincoli archeologici, vincoli geomorfologici, vincoli paesaggistici, rischio atteso, pericolosità da frana, pericolosità idraulica
- Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI);
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
- Piano Territoriale di Coordinamento (PTC).

3.1 Variante al Piano Regolatore generale

Zonizzazione

L'area oggetto di studio, ambito settentrionale Scampia, ricade quasi interamente in sottozona Bb: (colore giallo) Espansioni recenti, disciplinata dall'art. 33 delle norme tecniche d'attuazione, nella quale sono ben definite le aree rientranti nella perimetrazione delle Strade, disciplinate dall'art. 55 delle norme tecniche d'attuazione. Immediatamente a ridosso della sottozona Bb, c'è la fitta rete di parchi territoriali, disciplinate prevalentemente dagli artt. 45 e 46 delle norme tecniche di attuazione, aree in zone Fa1: aree agricole e Fa2: aree incolte disciplinate.

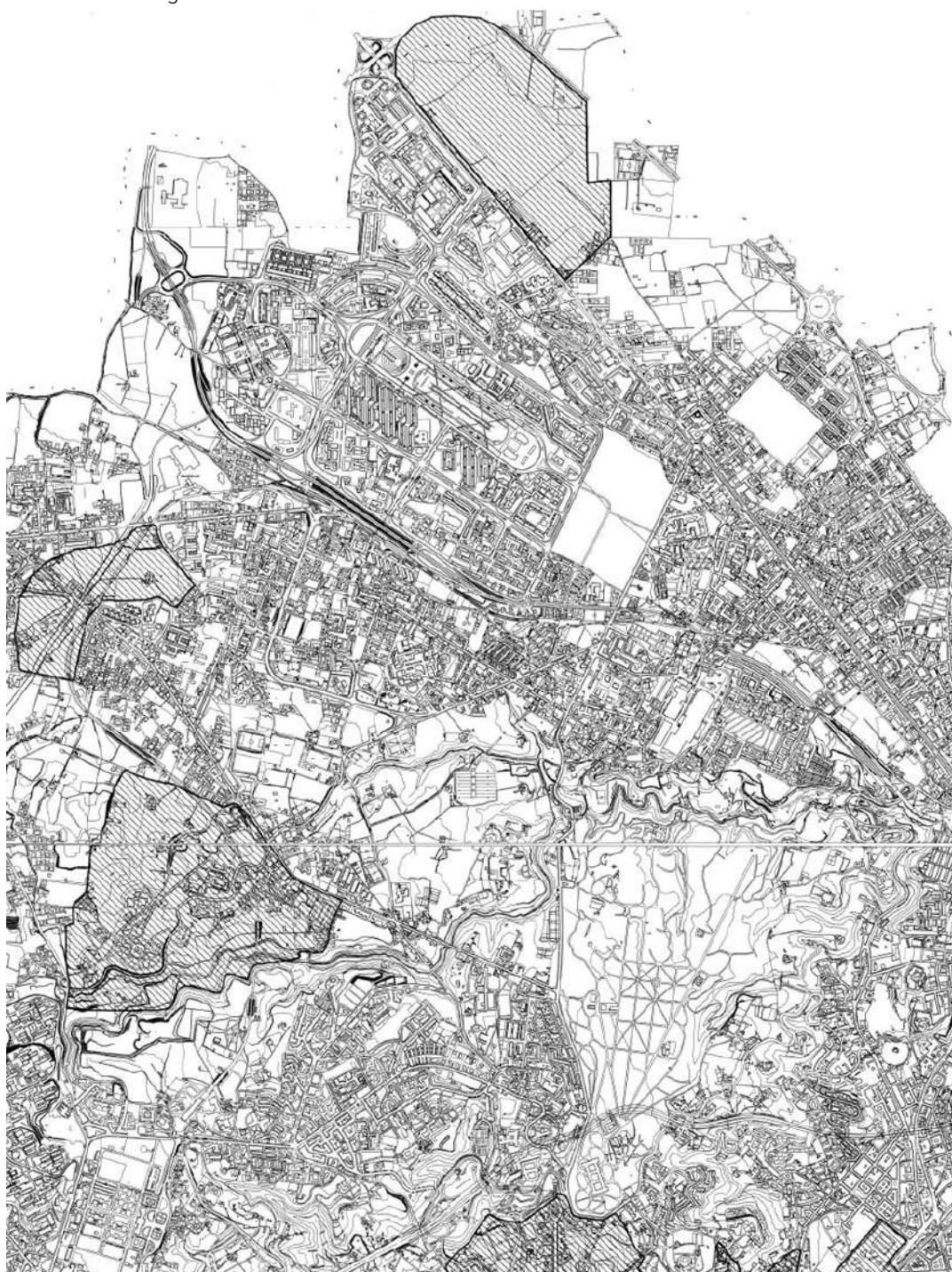


Stralcio Tav. 5 zonizzazione Variante al PRG (in giallo la sottozona Bb)

LAND

3.2 Vincoli archeologici

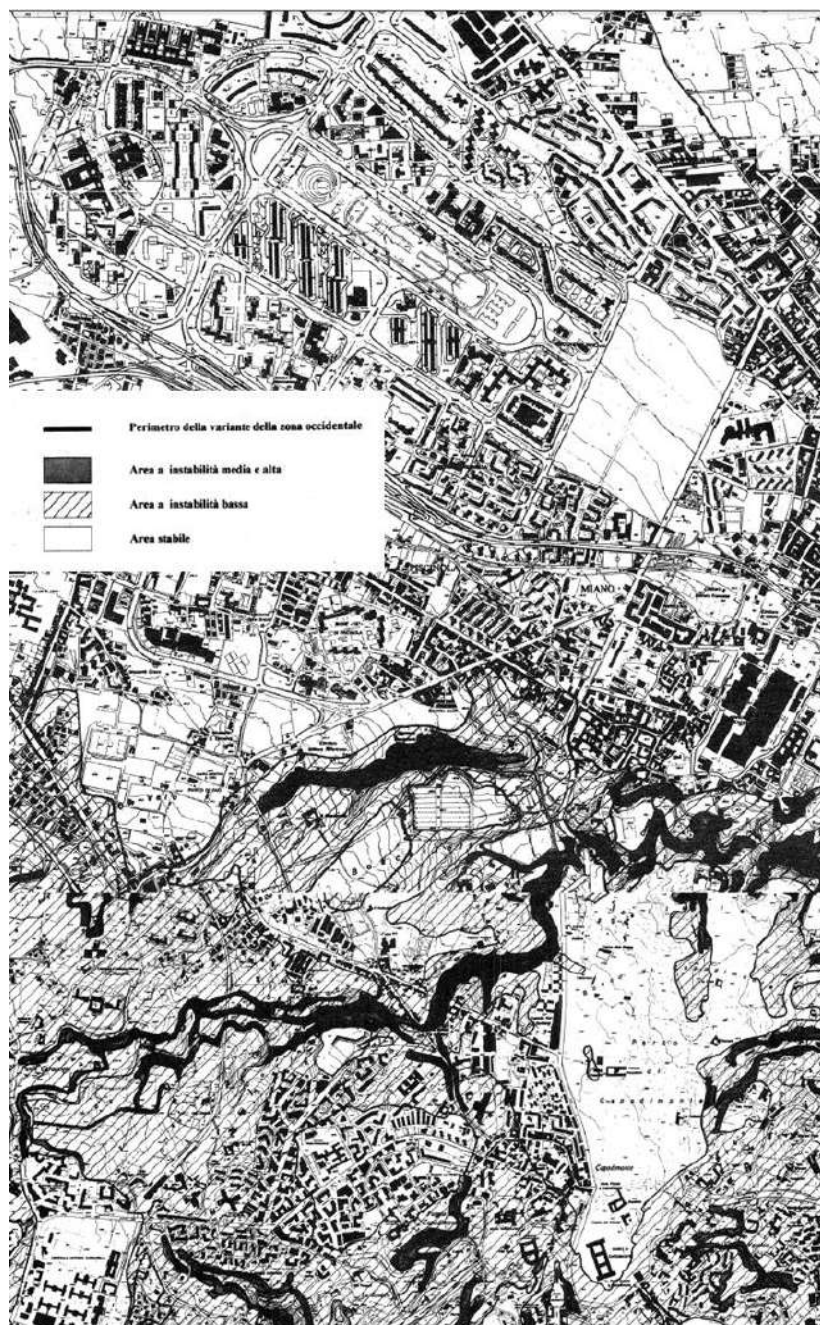
All'interno dell'ambito settentrionale ci sono alcune aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi dell'art. 58 della variante al PRG, come da stralcio Tav.14. il percorso ciclabile individuato non ricade all'interno delle aree sottoposte a vincolo archeologico.



Stralcio Tav. 14 foglio 1 Vincoli e aree di interesse archeologico Variante al PRG

3.3 Vincoli geomorfologici

Nella tavola n.12 Vincoli geomorfologici, allegata alla Variante al PRG, l'area del quartiere Scampia risulta classificata come area stabile. Nel tratto di via Miano l'indicazione di area a instabilità media e alta e instabilità bassa è riferita al sottostante vallone San Rocco e non al nastro stradale. Si precisa che ad oggi sono in corso i lavori di collettamento fognario ed esecuzione del nuovo muro di contenimento della via Miano a partire dall'incrocio di via Vittorio Emanuele III.



Stralcio Tav. 12 Vincoli geomorfologici Variante al PRG

LAND

3.4 Vincoli paesaggistici

Si rilevano alcune zone sottoposte a vincolo paesaggistico, Tav. 13 foglio 1 sia ai sensi dell'art.142 del D.Lgs n. 42/2004 sia ai sensi della Legge n. 1497/39 ora D.Lgs 42/2004, che sostanzialmente individuano l'area del vallone San Rocco a sud dell'ambito d'intervento ed il tratto di via Miano compresa la murazione di delimitazione tra la stessa via ed il Museo e Real Bosco di Capodimonte. Ne consegue che il tratto ciclabile da porta Miano a porta Piccola ricade all'interno della perimetrazione vincolo Legge 1497 del 29 giugno 1939.

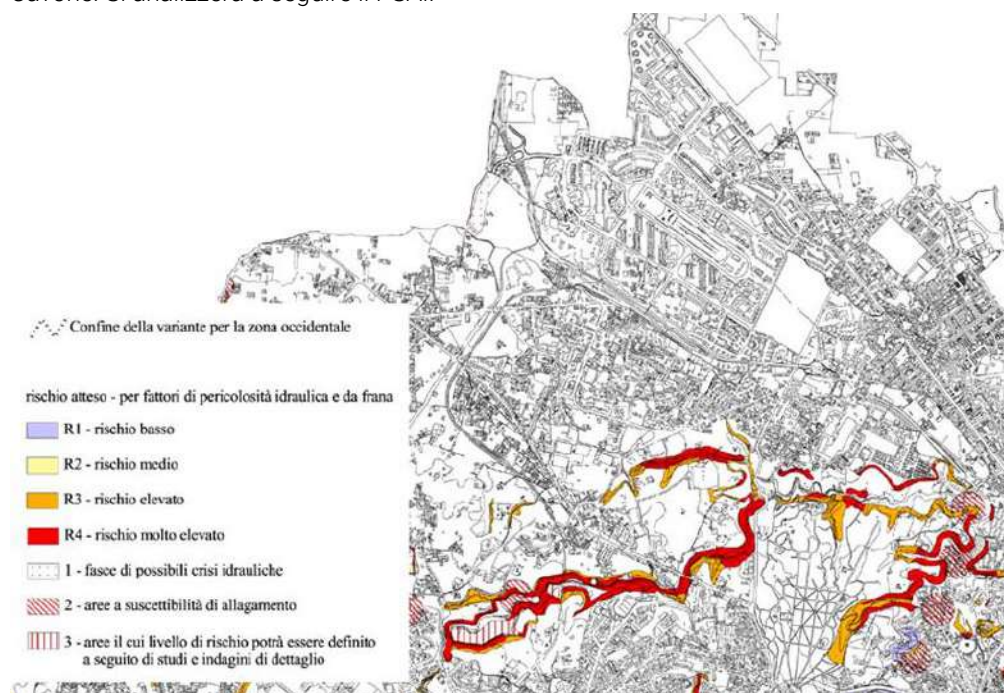


Stralcio Tav. 13 Vincoli paesaggistici ex L.1497/39 e 431/1985

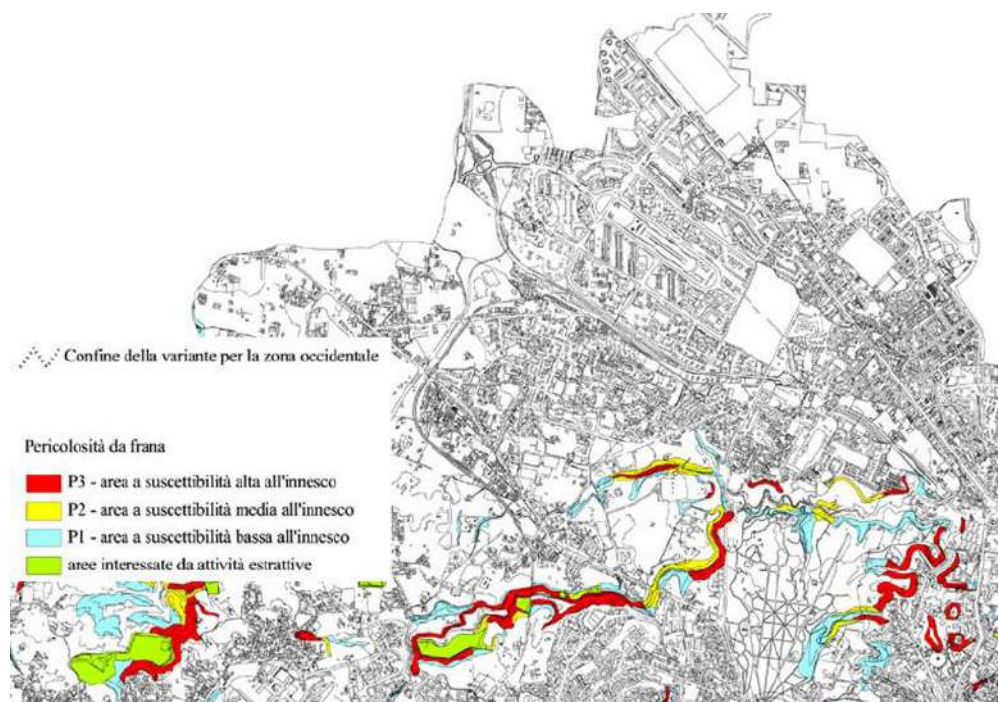
LAND

3.5 Rischio attesa, pericolosità da frana e pericolosità idraulico

Sono state analizzate la "Carta del Rischio atteso", "Carta di pericolosità da frana" e la "Carta della pericolosità idraulica", da cui è emerso che nessun tratto dei tracciati proposti vi ricade se non il sottostante vallone San Rocco nel tratto c.d. Cavone. Si analizzerà a seguire il PSAI.



Carta del rischio atteso stralcio variante al PRG zona settentrionale

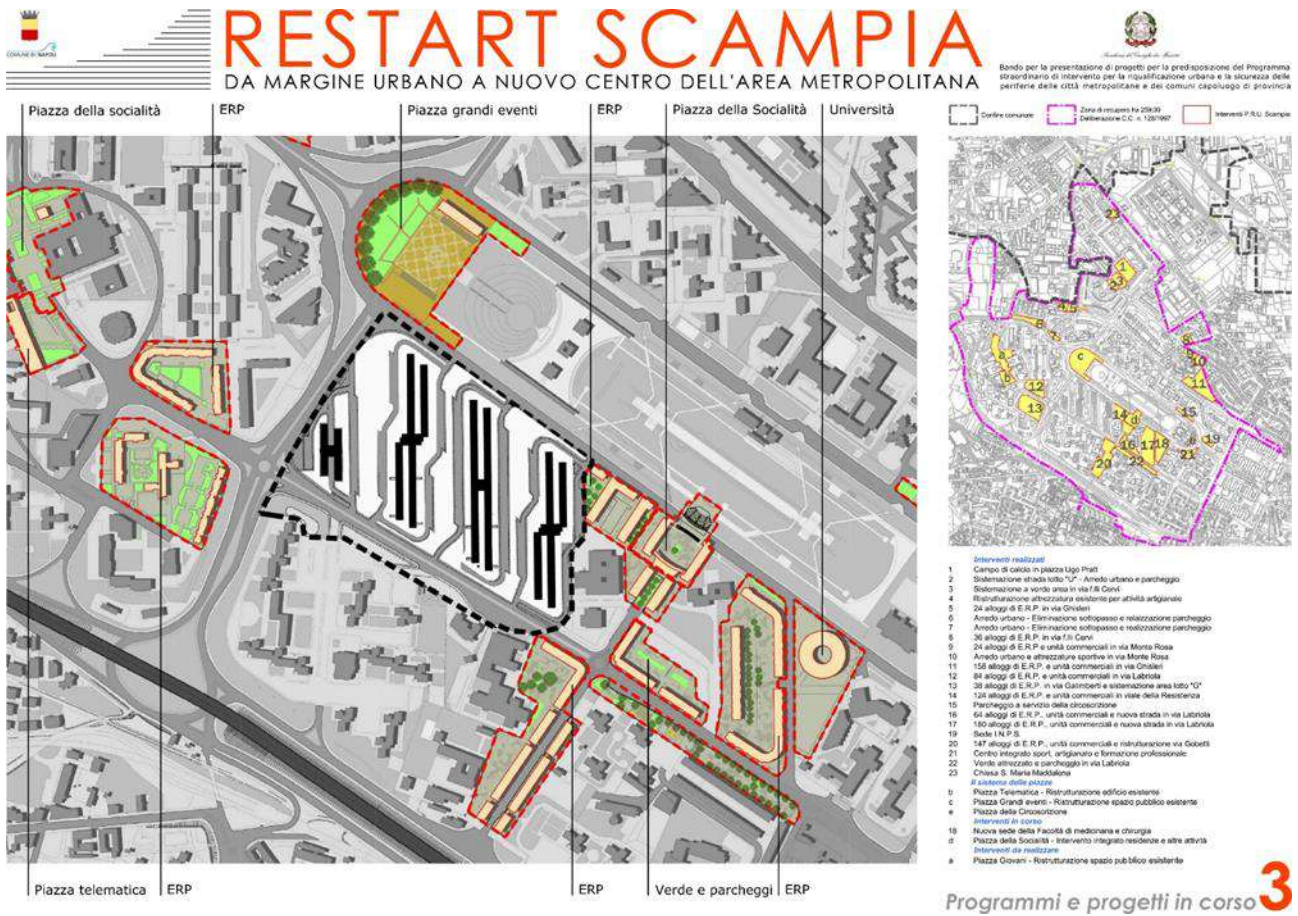


Carta della pericolosità da frana stralcio variante al PRG zona settentrionale



Carta della pericolosità idraulica variante al PRG zona settentrionale

L'attuazione della Variante al Prg ha previsto il progetto di demolizione e riconversione delle Vele di Scampia, denominato Restart Scampia, oggi in corso di attuazione, con la demolizione della Vela A, successivamente delle vele C e D. La riqualificazione contribuisce a rendere più forte la rete di mobilità dolce, vista la previsione dello studentato nella vela B riconvertita, e dell'apertura imminente della Facoltà di Medicina indirizzo Scienze infermieristiche. La Giunta comunale ha approvato all'unanimità, nella seduta del 17 gennaio 2020, con la deliberazione n. 12, il preliminare del Piano urbanistico comunale e il Rapporto ambientale preliminare di Valutazione Ambientale Strategica. Nell'elaborato RU 1 è individuata la rigenerazione urbana delle Vele di Scampia e la riconversione dell'area militare a ridosso della via Ciccotti. Gli elaborati convergono verso una riqualificazione di questo ambito urbano.



Estratto dal progetto di riqualificazione urbana denominato "Restart Scampia"

3.6 Piano di zonizzazione acustica

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno", Gazzetta Ufficiale n° 57 del 8/3/1991, rappresenta il primo atto legislativo nazionale relativo all'inquinamento acustico in ambiente esterno che prevede la classificazione del territorio in zone acustiche, mediante la definizione di limiti massimi di esposizione al rumore, in funzione della destinazione d'uso.

L'art. 2 del D.P.C.M. 1° marzo 1991 introduce l'obbligo per i Comuni di classificare in sei zone, aventi limiti differenti di accettabilità, l'intero territorio comunale. Le sei zone vengono descritte facendo uso di descrittori urbanistici di carattere generale.

Gli ambiti d'intervento ricadono in zona III e zona IV che vengono individuate come:

CLASSE III - aree di tipo misto

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

CLASSE IV - aree di intensa attività umana

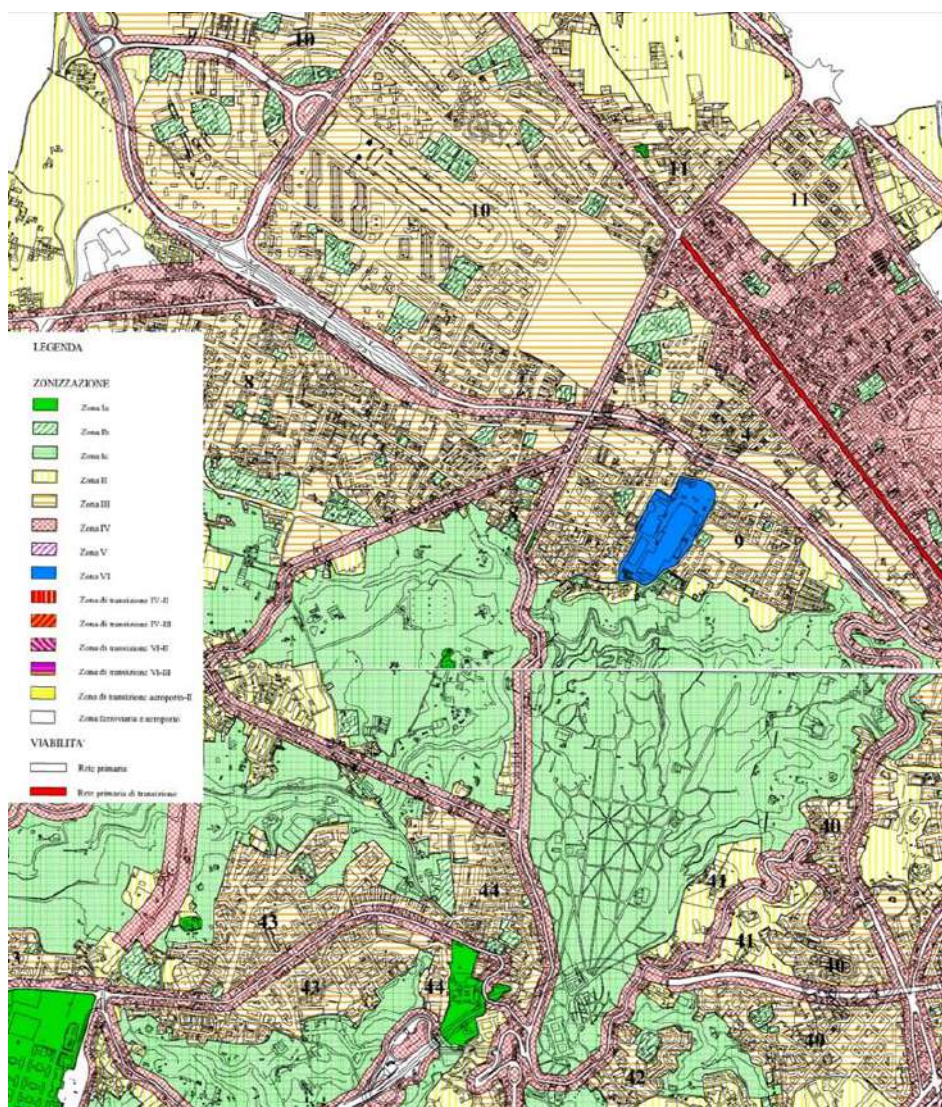
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali, le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

LAND

Il D.P.C.M. inoltre fissa i limiti massimi di esposizione al rumore all'interno di ogni zona territoriale, utilizzando come indicatore il livello continuo equivalente di pressione ponderato A, espresso in dB(A) ed associando ad ogni zona una coppia di limiti, uno per il periodo diurno (dalle ore 6 alle 22) e uno per il periodo notturno (dalle ore 22 alle 6), così come riportato nella tabella seguente.

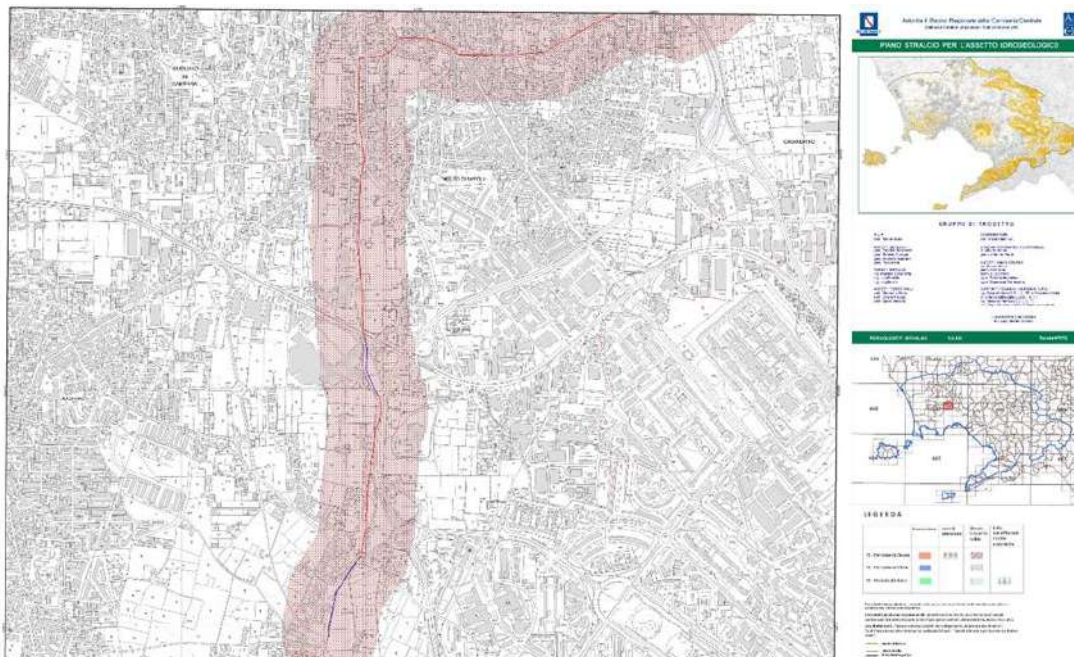
Classe	Destinazione d'uso	Diurno	Notturmo
III	Aree di tipo misto	60dBa	50dBa
IV	Aree di intensa attività umana	65dBa	55dBa

Gli assi viari sono sostanzialmente in classe IV, come la via Miano e la via Don Guanella, mentre alcuni assi, come il Periplo Scampia sono in classe III, lambendo strutture in classe I come gli istituti scolastici di diverso ordine e grado compreso la nuova università. Questo aspetto è propedeutico all'installazione di cantiere e quindi alle analisi delle fasi di esecuzione, di cui si approfondirà nelle conclusioni.

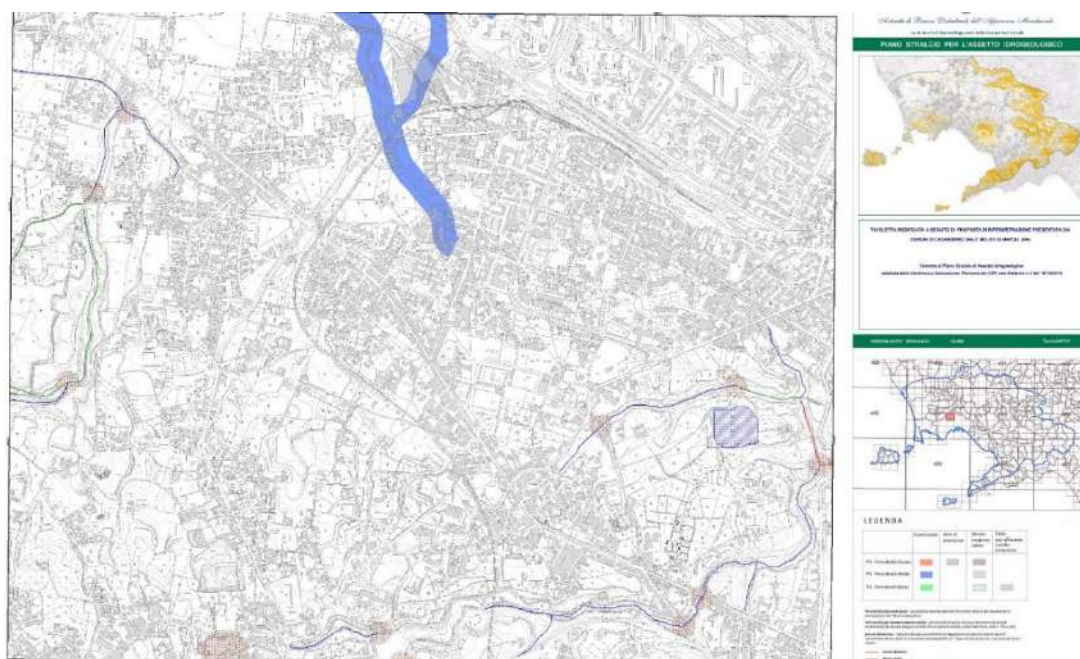


3.7 Piano per l'assetto idrogeologico

Nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Campania Centrale (PSAI), adottato con Delibera di Comitato Istituzionale n. 1 del 23/02/2015, Attestato, del Consiglio Regionale n° 437/2 del 10/02/2016, di approvazione della D.G.R.C. n.° 466 del 21/10/2015 - BURC n.14 del 29/02/2016. Le aree di intervento sono state analizzate sia dal punto di vista della pericolosità idraulica che del rischio idraulico.



Carta della pericolosità idraulica PSAI aggiornamento 2021 foglio 447072

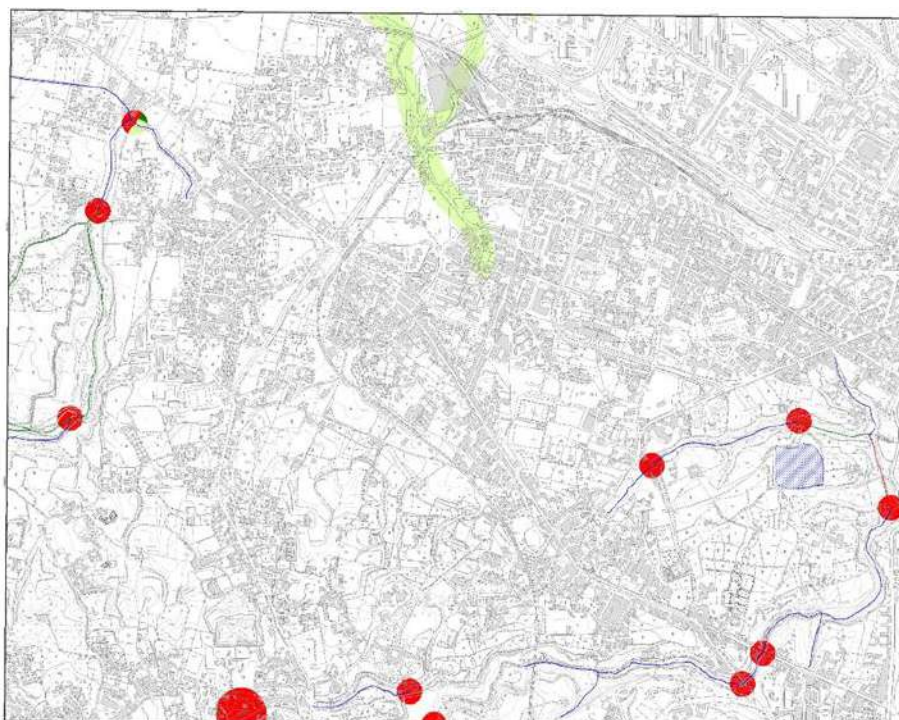


Carta della pericolosità idraulica PSAI aggiornamento 2021 foglio 447111

LAND



Carta del rischio idraulico PSAI aggiornamento 2021 foglio 447072 – via Galileo Galilei Rischio Medio, rischio elevato, rischio moderato che ricade sulla scuola dell'infanzia e primaria, plesso Ilaria Alpi, Carlo Levi



Carta del rischio idraulico PSAI aggiornamento 2021 foglio 447111 – via Miano incrocio via Emanuele III rischio molto elevato. In corso interventi strutturali e fognari di regimentazione che riducono la classe di rischio

Le valutazioni preliminari hanno evidenziato, per l'ambito Scampia, via Galileo Galilei un Rischio Medio, rischio elevato, rischio moderato concentrato in un piccolo areale che ricade sulla scuola dell'infanzia e primaria, plesso Ilaria Alpi, Carlo Levi. Sulla via Miano, incrocio via Vittorio Emanuele III, un rischio idraulico molto elevato. In seguito al crollo del muro di contenimento in tufo sono in corso interventi strutturali che prevedono la nuova costruzione del muro di contenimento ed un collettore fognario di regimentazione che diminuiranno la classe di rischio idraulico.

3.8 Piano paesaggistico regionale

È stata condotta una analisi a partire dal Rapporto preliminare ambientale che riporta obiettivi generali in linea con la realizzazione della mobilità dolce.

Il piano paesaggistico è redatto ai sensi dell'articolo 135 del d.lgs. n.42/2004 – Codice dei beni culturali e del paesaggio e sulla base dei principi dettati dalla Convenzione europea del paesaggio sottoscritta il 20 ottobre 2000.

L'elaborazione del Piano paesaggistico secondo il Codice comprende almeno le seguenti attività (art.143) riferite ai beni paesaggistici:

- ricognizione degli immobili e delle aree dichiarati di notevole interesse pubblico, loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso;
- ricognizione delle aree tutelate per legge, loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione di prescrizioni d'uso intese ad assicurare la conservazione dei caratteri distintivi di dette aree e compatibilmente con essi, la valorizzazione;
- eventuale identificazione di ulteriori immobili o aree, di notevole interesse pubblico, loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso;
- individuazione di eventuali, ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134 del Codice, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione; nonché le seguenti attività riferite all'intero territorio considerato:
- ricognizione del territorio oggetto di pianificazione, mediante l'analisi delle sue caratteristiche paesaggistiche, impresse dalla natura, dalla storia e dalle loro interrelazioni;
- analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio ai fini dell'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio, nonché comparazione con gli altri atti di programmazione, di pianificazione e di difesa del suolo;
- individuazione degli interventi di recupero e riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate e degli altri interventi di valorizzazione compatibili con le esigenze della tutela;
- individuazione delle misure necessarie per il corretto inserimento, nel contesto paesaggistico, degli interventi di trasformazione del territorio, al fine di realizzare uno sviluppo sostenibile delle aree interessate;
- individuazione dei diversi ambiti e dei relativi obiettivi di qualità.

4 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale

Nel corso dell'elaborazione del preliminare di Piano e degli studi preliminari per la VAS, si è proceduto sia all'analisi dei documenti nazionali e comunitari finalizzati alla sostenibilità ambientale e allo sviluppo sostenibile, sia alla lettura critica dei documenti di analogia scala, ma dedicati a specifici settori, estrapolando da essi indicazioni e obiettivi aventi attinenza con la sostenibilità ambientale con particolare riguardo agli aspetti relativi al paesaggio. I settori citati coincidono con le tematiche ambientali e antropiche rispetto alle quali si è ritenuto che l'attuazione del PPR possa generare effetti diretti e/o indiretti.

In questa sezione viene quindi presentata una selezione degli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti dai documenti di scala europea ed internazionale. Nella seguente tabella sono riportati, suddivisi per tematica, gli obiettivi di sostenibilità ambientale ed i relativi documenti da cui sono stati tratti. Le tematiche considerate sono quelle su cui il PPR può avere un'influenza diretta e/o indiretta e che, viceversa sono connesse, più o meno strettamente, alla struttura e qualità del paesaggio.

4.1 Quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale a scala europea e nazionale pertinenti secondo le specifiche tematiche

Di seguito si riporta la sintesi delle questioni ambientali emerse nella disamina delle varie componenti, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale in relazione alle previsioni del PPR.

Aria e cambiamenti climatici

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Limitare i cambiamenti climatici, i loro costi e le ripercussioni negative per la società e l'ambiente.	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo gli impegni assunti nell'ambito del Protocollo di Kyoto.
	Rispetto alle emissioni del 2005, riduzione, per il periodo dal 2013 al 2020, delle emissioni di ciascuno Stato membro, almeno della percentuale stabilita nell'allegato II. (Italia: - 13%).
	Le aree urbane svolgono un ruolo importante sia nell'adattamento ai cambiamenti climatici che nella riduzione delle emissioni di gas serra. Esse sono vulnerabili alle conseguenze dei cambiamenti climatici, quali inondazioni, ondate di caldo e siccità, divenute più gravi e frequenti. I piani per una gestione urbana integrata dovrebbero prevedere misure atte a limitare i rischi ambientali per consentire alle aree urbane di affrontare meglio tali cambiamenti.
Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e l'ambiente.	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera, in particolare SO ₂ , NO _x , COVNM, NH ₃ , CO ₂ , benzene, PM ₁₀ e mantenere le concentrazioni d'inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale. Ridurre le concentrazioni di ozono troposferico.
	Limitare i rischi derivanti dall'esposizione al PM _{2,5} e ridurre l'esposizione dei cittadini alle polveri sottili, in particolare nelle aree urbane.

Proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni e rischi d'ordine ambientale per la salute e il benessere (qualità dell'aria, rumore, acqua potabile e acque di balneazione, prodotti chimici e adattamento ai cambiamenti climatici)	Al fine di proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere, entro il 2020 il 7° PAA garantisce: un significativo miglioramento della qualità dell'aria esterna nell'Unione, che si avvicini ai livelli raccomandati dall'OMS, accompagnato da un miglioramento della qualità dell'aria interna, sulla base dei pertinenti orientamenti dell'OMS; una significativa riduzione dell'inquinamento acustico nell'Unione che lo avvicini ai livelli raccomandati dall'OMS.
Proteggere i cittadini dalle minacce per la salute.	I piani per un trasporto urbano sostenibile favoriranno la riduzione dell'inquinamento atmosferico e del rumore e promuoveranno l'utilizzo della bicicletta e gli spostamenti a piedi a fini salutistici, in particolare contro l'obesità. Metodi di costruzione sostenibili contribuiranno a promuovere il confort, la sicurezza, l'accessibilità e a limitare le conseguenze sulla salute dell'inquinamento atmosferico all'interno e all'esterno degli edifici, in particolare del particolato (o polveri sottili) provenienti dal riscaldamento.
	I trasporti occupano un posto di primo piano nel contesto dei cambiamenti climatici, della qualità dell'aria e dello sviluppo sostenibile. La Commissione prenderà in esame una serie di azioni tese a migliorare l'ambiente urbano, tra cui le nuove norme applicabili ai veicoli (EURO 5 ed EURO IV), e studierà misure per promuovere la diffusione di una tassazione differenziata nelle zone ecologicamente sensibili e per la designazione di zone a emissioni ridotte in cui si applicherebbero restrizioni ai trasporti inquinanti. La Commissione ha adottato di recente una proposta di direttiva sugli appalti pubblici per la fornitura di mezzi di trasporto puliti.
	Il diritto comunitario impone mappe acustiche e piani di azione relativi al rumore ambiente per ridurre il rumore nelle grandi agglomerazioni, in cui i livelli di esposizione possono indurre effetti nocivi sulla salute umana, e per proteggere le aree tranquille dall'aumento del rumore.

Popolazione e salute

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Creare una società inclusiva tenendo conto della solidarietà tra le generazioni e nell'ambito delle stesse nonché garantire e migliorare la qualità della vita dei cittadini quale presupposto per un benessere duraturo delle persone.	Assicurare un alto grado di coesione sociale e territoriale a livello di UE e negli Stati membri, nonché il rispetto della diversità culturale. Migliorare l'informazione sull'inquinamento ambientale e le conseguenze negative sulla salute.
Promuovere la salute pubblica a pari condizioni per tutti e migliorare la protezione contro le minacce sanitarie.	Concentrarsi sugli effetti sulla salute di determinanti più generali, di tipo socioeconomico e ambientale, fra cui la qualità dell'aria, l'esposizione a sostanze chimiche

LAND

	tossiche, qualora non formino l'oggetto di altre iniziative comunitarie.
Proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni e rischi d'ordine ambientale per la salute e il benessere (qualità dell'aria, rumore, acqua potabile e acque di balneazione, prodotti chimici e adattamento ai cambiamenti climatici).	Al fine di proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere, entro il 2020 il 7° PAA garantisce: un significativo miglioramento della qualità dell'aria esterna nell'Unione, che si avvicini ai livelli raccomandati dall'OMS, accompagnato da un miglioramento della qualità dell'aria interna, sulla base dei pertinenti orientamenti dell'OMS; una significativa riduzione dell'inquinamento acustico nell'Unione che lo avvicini ai livelli raccomandati dall'OMS; l'individuazione di azioni a lungo termine nell'ottica di conseguire l'obiettivo di un ambiente non tossico;
	Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato e attraverso un livello dell'inquinamento che non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente.
	Rafforzamento della coesione e integrazione sociale, del senso di appartenenza, della convivenza e vivibilità delle aree urbane. Migliorare la qualità sociale e della partecipazione democratica.

Paesaggio

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali	Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni

Biodiversità

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Migliorare la sostenibilità delle città dell'Unione.	Entro il 2020 il 7° PAA deve garantire che la maggioranza delle città dell'Unione attuino politiche in materia di pianificazione e progettazione urbana sostenibile, tra cui approcci innovativi ai trasporti e alla mobilità pubblici nell'ambiente urbano, agli edifici sostenibili, all'efficienza energetica e alla conservazione della biodiversità urbana.

Settore energetico e delle telecomunicazioni

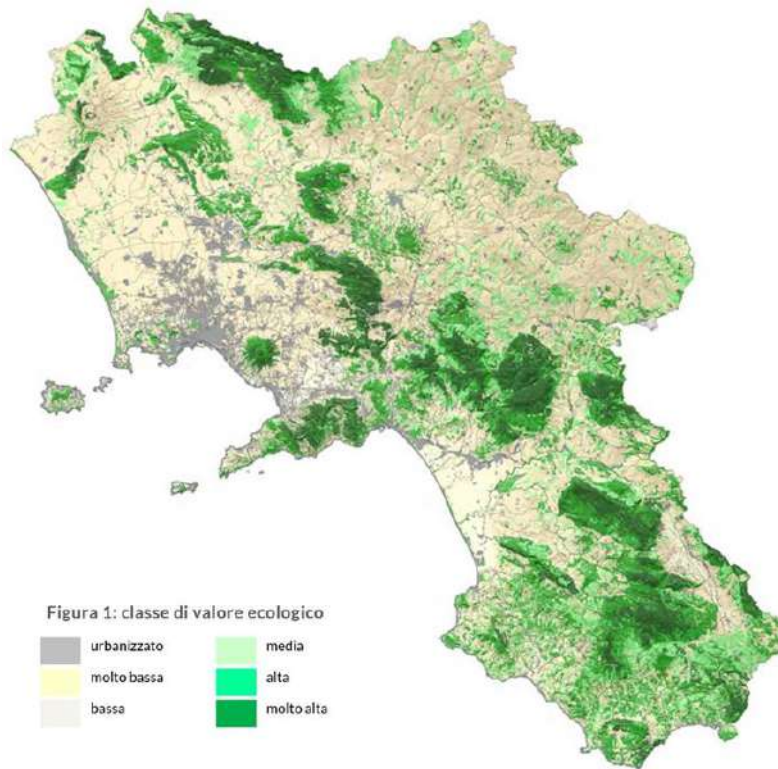
Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva.	Attuare le azioni delle tabelle di marcia sull'efficienza delle risorse e dell'economia a basso tenore di carbonio, per aumentare l'innovazione, ridurre le emissioni di gas a effetto serra, creare un'economia circolare, minimizzare gli impatti ambientali.

Settore dei trasporti

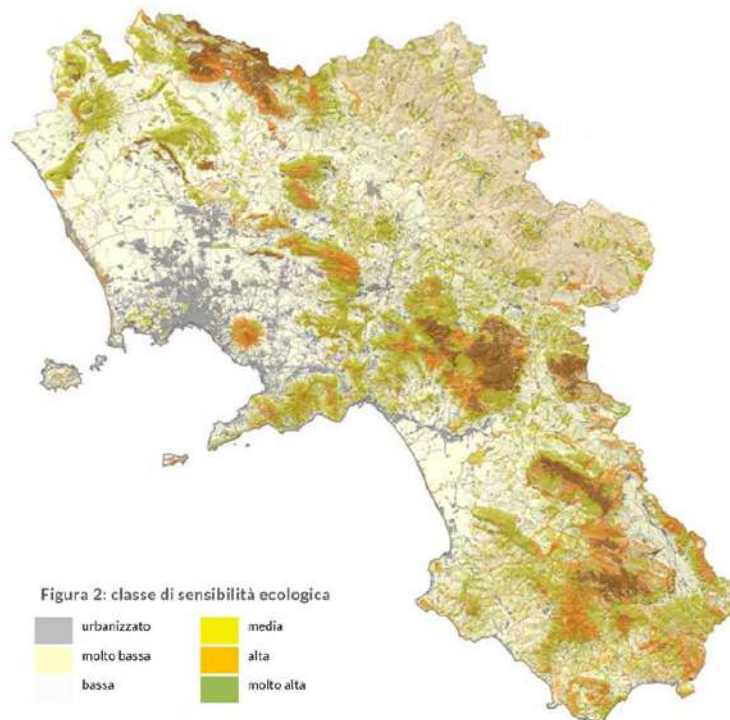
Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione.	Adottate misure per contrastare l'inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti e le emissioni di CO ₂ .
Migliorare la sostenibilità delle città dell'Unione.	Garantire che la maggioranza delle città dell'Unione attuino politiche in materia di pianificazione e progettazione urbana sostenibile, tra cui approcci innovativi ai trasporti e alla mobilità pubblici nell'ambiente urbano
	Trasporti urbani puliti: misure per facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta devono diventare parte integrante della progettazione infrastrutturale e della mobilità urbana.
	Integrare le politiche nazionali e regionali con le linee di indirizzo comunitarie, e acquisizione delle buone pratiche di mobilità sostenibile realizzate a livello europeo.
	Sostenere politiche urbane a favore della mobilità ciclistica e del potenziamento di servizi integrativi al trasporto pubblico locale.
la società e l'ambiente.	Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti sia all'origine sia tramite misure di attenuazione per garantire che i livelli globali di esposizione minimizzino gli effetti negativi sulla salute.
	Attuare misure atte a garantire un graduale adeguamento e trasformazione delle reti e delle modalità dei trasporti nelle aree più sensibili attuando forme di trasferimento su sistemi e infrastrutturazione compatibili anche attraverso la creazione di reti di mobilità locale gestite in modo innovativo.

Il progetto di una rete ciclabile nell'ambito settentrionale appare pertanto coerente con la strategia complessiva del PPR circa il recupero, la riqualificazione, la riabilitazione e valorizzazione di ambiti urbani. Le criticità principali dell'aria risultano essere il particolato (PM10) e gli ossidi di azoto (NOx). Per la loro rilevanza sotto il profilo della salute umana il d.lgs. n. 155/2010 impone il costante monitoraggio di tali inquinanti, coerentemente con le politiche europee di settore (Direttiva 2008/50/CE). Anche l'inquinante PM2.5 (polveri molto fini), l'ozono (O₃), ossidi di zolfo, monossido di carbonio e il benzene hanno rilevanza sanitaria (La Regione Campania nel 2006 ha approvato il "Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria" come successivamente integrato, mentre l'ARPAC gestisce la rete di monitoraggio della qualità dell'aria). Ne consegue che una mobilità dolce, in quanto alternativa al trasporto privato e pubblico, consente una riduzione dei gas inquinanti, e polveri sottili, pertanto indirettamente una migliore qualità dell'aria, una riduzione della pressione sonora, azioni positive sullo stato di salute della cittadinanza, congiuntamente ad una migliore coesione sociale ed identitaria.

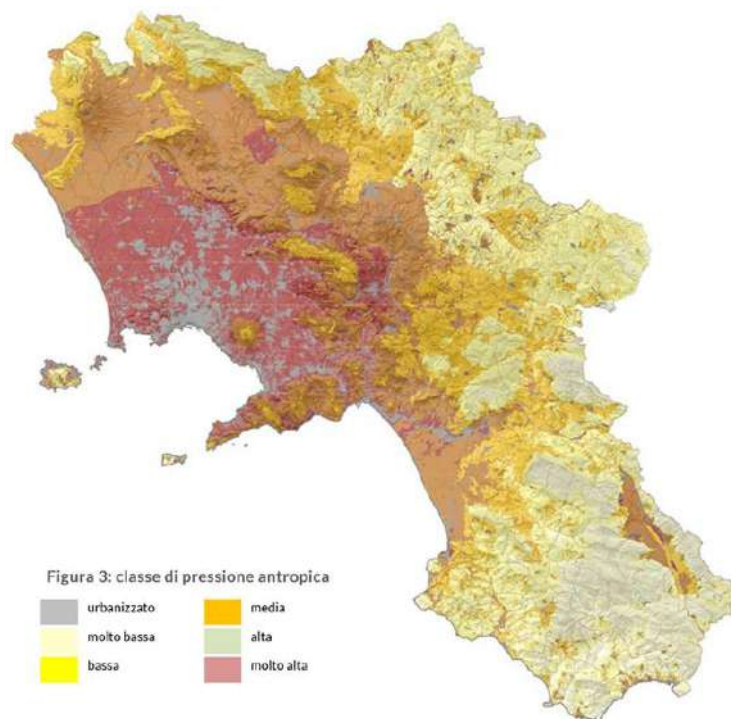
Dalla cartografia allegata si evince un valore ecologico nullo in quanto tessuto urbanizzato, una sensibilità ecologica molto bassa, una pressione antropica molto alta, ed una fragilità ambientale media.



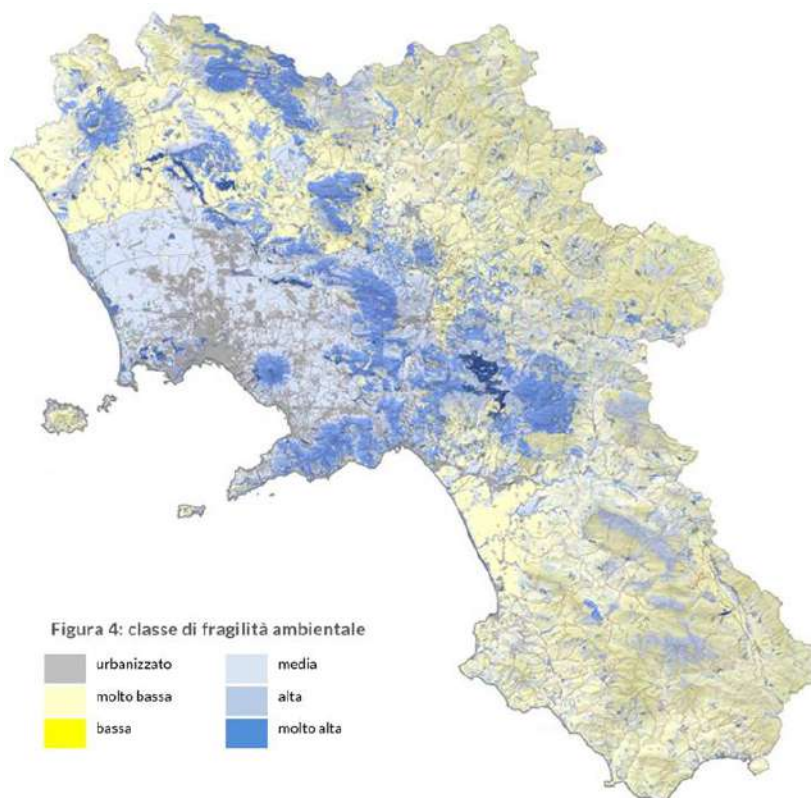
Estratto dal Rapporto preliminare ambientale



Estratto del rapporto preliminare ambientale



Estratto del rapporto preliminare ambientale

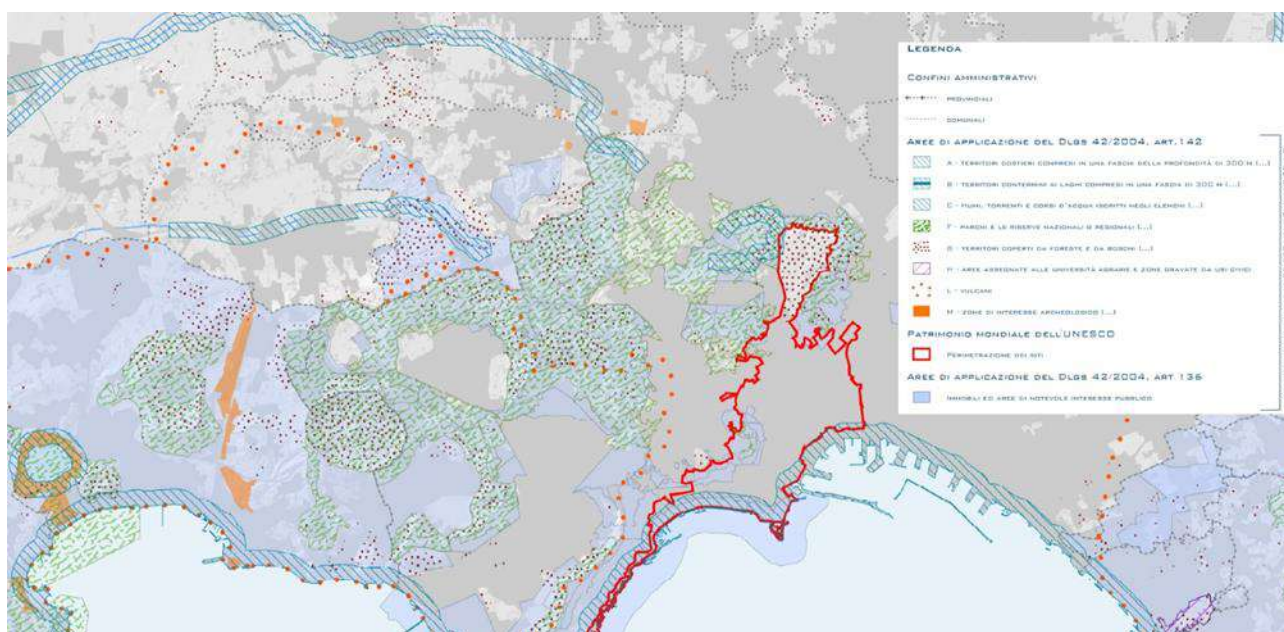


Estratto dal Rapporto preliminare ambientale

5 Piano territoriale di coordinamento

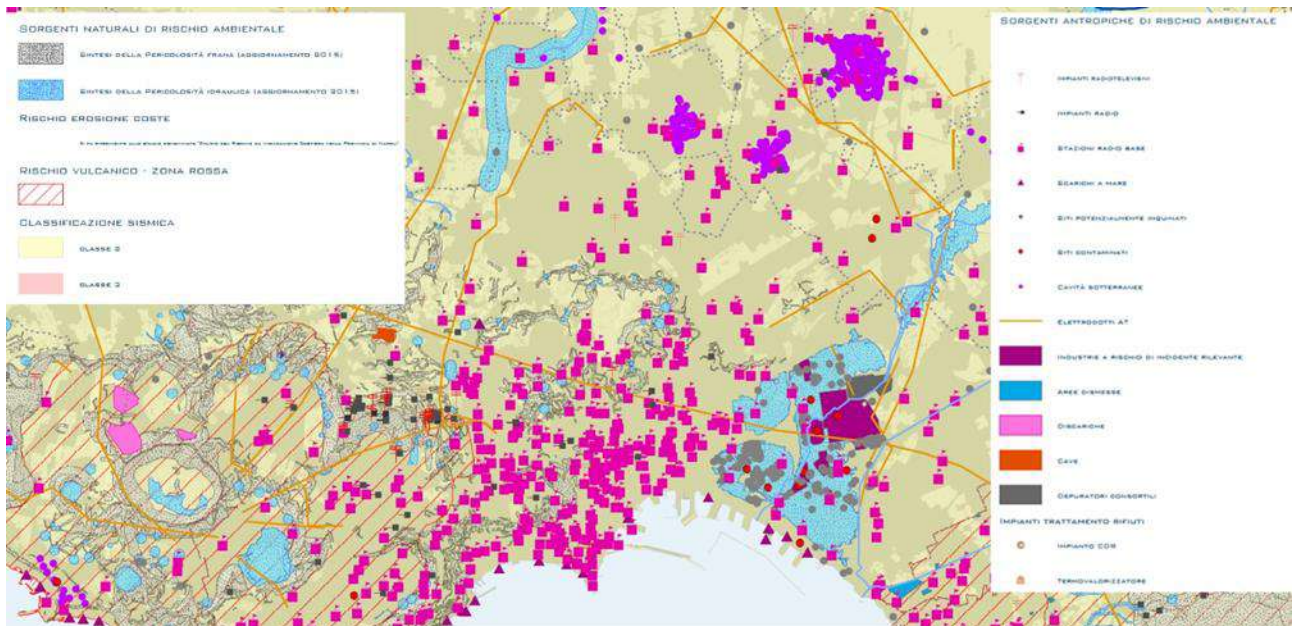
È stato analizzato il PTC ultimato prima dell'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, N. 56 istitutiva delle Città Metropolitane; pertanto, tutti i riferimenti alla "Provincia di Napoli" sono da intendersi alla "Città Metropolitana di Napoli". Inoltre, la denominazione "Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)" è da intendersi come "Piano Territoriale di Coordinamento (PTC)". Nello specifico è stata analizzata l'area di progetto se interessata da stabilimenti a rischio di incidente rilevante ai sensi dell'art. 3 del Decreto Ministeriale 9 maggio 2001 "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante", in attuazione dell'art. 14 del D.lgs 334/99, come successivamente modificato ed integrato dal D.lgs 238/05.

Di seguito vengono riportati gli estratti delle planimetrie di interesse del PTC vigente, per verificare la sussistenza di particolari vincoli. Dall'analisi degli estratti delle planimetrie si denota che la zona d'intervento non è interessata da vincoli se non il perimetro del Museo e Real Bosco di Capodimonte, che rientra nella perimetrazione dei siti patrimonio mondiale dell'Unesco, Aree di eccezionale interesse paesaggistico. Nell'elaborato della "Componente della rete ecologica provinciale" viene riportata la rete ciclabile provinciale, che per l'ambito settentrionale è molto coerente con il tracciato individuato dall'amministrazione. Non ci sono Piani di settore o Progetti speciali da parte della Città Metropolitana che costituiscono approfondimenti sul territorio di Scampia.

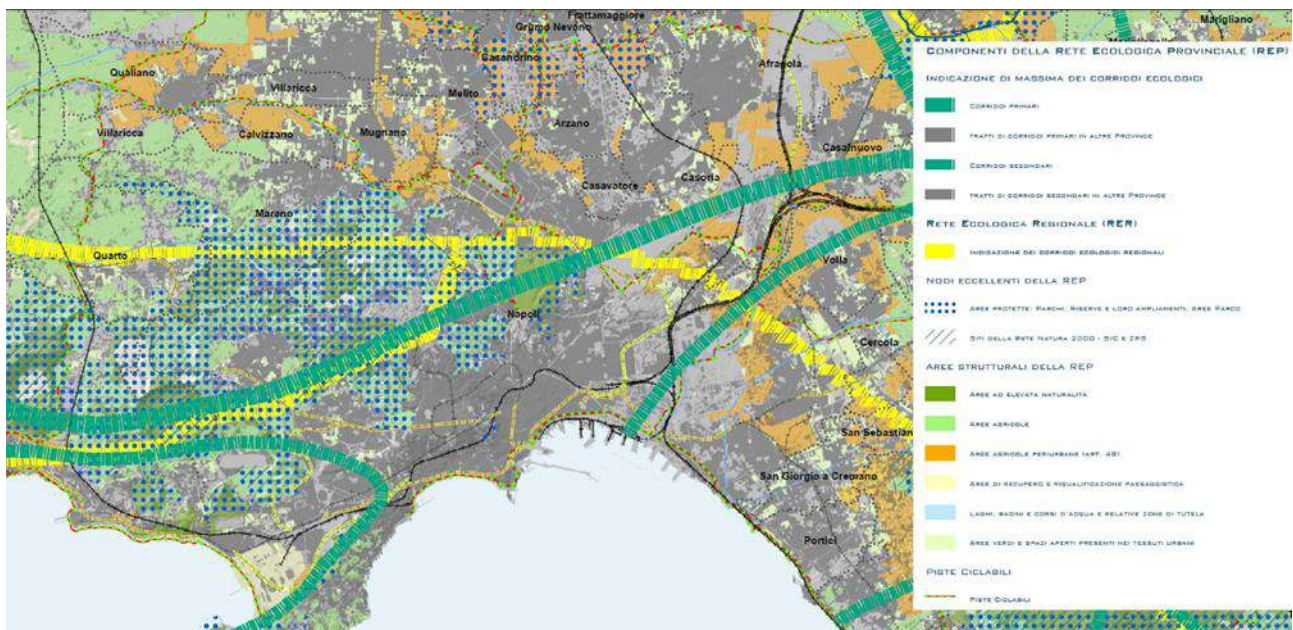


Estratto Tav. A.02.0 Aree di cui agli artt. 136 e 142 del D.Lgs 42/2004 – in rosso la perimetrazione dei siti patrimonio mondiale dell'Unesco

LAND

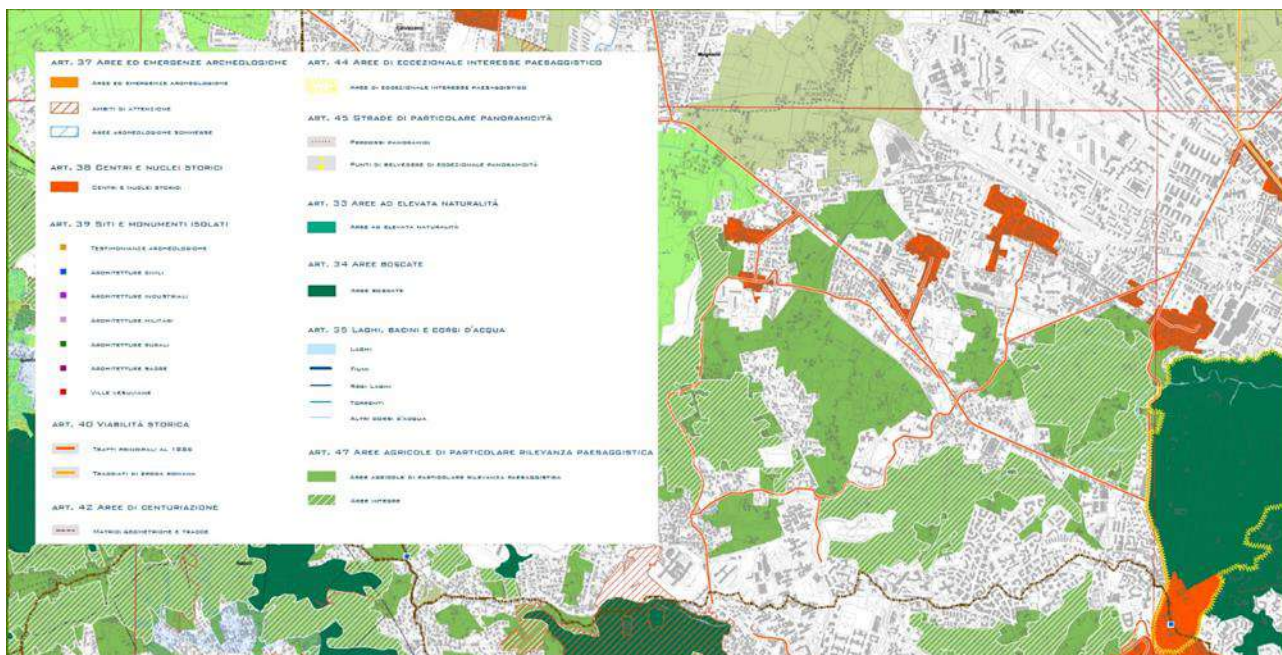


Estratto Tav. A.05.0 Sorgenti di rischio ambientale – Non sono presenti siti che costituiscono sorgenti di rischio ambientale



Estratto Tav. I.02.0 Componenti della rete ecologica provinciale – La rete ciclabile provinciale percorre l'itinerario oggetto di PFTE

LAND



Estratto Tav. P.07.18 Fattori strutturanti del paesaggio – Perimetrazione aree di eccezionale interesse paesaggistico art.44 per il Museo e Real Bosco di Capodimonte lungo il muro di separazione dalla via Miano

6 Caratteristiche del progetto

L'itinerario ciclabile individuato dalla stazione appaltante è caratterizzato dai seguenti percorsi:

- Percorso 1 - Percorso via Valerio Verbanò-collegamento Università Federico II_0,5km
- Percorso 2 - Periplo Scampia _4,8km
- Percorso 3 - Collegamento periplo Scampia con stazione metro Scampia-Piscinola _1,6km
- Percorso 4 - Collegamento stazione di Scampia con via Miano lungo via Don Guanella _0,9km
- Percorso 5 - Collegamento via Miano fino a Porta Piccola del Museo e Real Bosco di Capodimonte _2,5km

Il percorso 1 è formato dalle seguenti sezioni tipologiche:

sezione tipo 5: ciclabile su corsia riservata monodirezionale (su carreggiata), per una lunghezza di 500m larghezza 1,00m – superficie 500mq

Il percorso 2 è formato dalle seguenti sezioni tipologiche:

sezione tipo 2: fascia verde doppia, per una lunghezza di 3.034m larghezza m5,70 – sup. 17.293,80mq

sezione tipo 2 BIS: ciclabile in sede propria bidirezionale con cordatura con attraversamenti pedonali rialzati ad alta visibilità lunghezza di 767m larghezza m3,00 – sup. 2.301mq

sezione tipo 6 - tipo 5: ciclabile su corsia riservata monodirezionale (su marciapiede e su carreggiata), per una lunghezza di 1.165m per corsia di marcia larghezza m1,50 – sup. 1.747,50mq

Il percorso 3 è formato dalle seguenti sezioni tipologiche:

sezione tipo 2: fascia verde doppia, per una lunghezza di 180m larghezza 3,50 m – superficie 630mq

sezione tipo 6: ciclabile monodirezionale (su marciapiede), lunghezza di 1.215m larghezza 1,50 m – superficie 1.822,50mq

sezione tipo 6: ciclabile su corsia riservata monodirezionale (su marciapiede ampliato), per una lunghezza 240m larghezza 1,50 m – superficie 360mq

sezione tipo 7: ciclabile bidirezionale su marciapiede, con relativo ampliamento lunghezza 480m larghezza 2,50m – superficie 1.200mq

Il percorso 4 è formato dalle seguenti sezioni tipologiche:

sezione tipo 5: ciclabile su corsia riservata monodirezionale (su carreggiata), per una lunghezza complessiva di 900m larghezza 1,00m – superficie 900mq

Il percorso 5 è formato dalle seguenti sezioni tipologiche:

sezione tipo 7: ciclabile bidirezionale su marciapiede, con relativo ampliamento lunghezza 1.940m - Larghezza 2,50m – Superficie 4.850mq

sezione tipo 6: ciclabile corsia riservata monodirezionale (su marciapiede ampliato), per una lunghezza di 1.120m larghezza 1,50m – superficie 1.680mq

L'intervento non prevede volumi di progetto ma infrastrutture con sistemazioni di percorrenze pedonali e carrabili sostanzialmente a raso. Si affronterà il tema dell'uso delle risorse naturali utilizzate in una visione di uso sostenibile delle risorse e secondo quanto impone la normativa vigente di cui ai Criteri Minimi Ambientali D.M. 11/10/2017.

6.1 Risorse naturali utilizzate e Progettazione con utilizzo di CAM (di cui al capitolo 2 dell'allegato al D.M. 11/10/2017 o altri CAM già adottati dal Ministero dell'Ambiente per quanto compatibili)

Si affronteranno aspetti con particolare riferimento ai "CAM Edilizia", paragrafi 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5. L'obiettivo è ridurre gli impatti ambientali degli interventi di nuova costruzione, ristrutturazione in un'ottica virtuosa e responsabile di ciclo vita. Per il criterio di disassemblabilità almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, escludendo gli impianti, sarà sottoponibile, a fine vita, a demolizione selettiva ed essere riciclabile o riutilizzabile. Di tale percentuale, almeno il 15% dovrà essere costituito da materiali non strutturali (cfr.2.4.1.1). Le soluzioni progettuali relativamente alle specifiche tecniche del cantiere, al recupero dei materiali provenienti da demolizioni e costruzioni (cfr. 2.5) saranno comuni a tutti gli ambiti individuati dal progetto. Pertanto, per ridurre l'impatto ambientale sulle risorse naturali, si aumenterà il recupero dei rifiuti, con particolare riguardo ai rifiuti da demolizione e costruzione (coerentemente con l'obiettivo di recuperare e riciclare entro il 2020 almeno il 70% dei rifiuti non pericolosi da costruzione e demolizione). Inoltre, per tutte le attività di cantiere e trasporto dei materiali dovranno essere utilizzati mezzi che rientrano almeno nella categoria EEV (veicolo ecologico migliorato) (cfr.2.5.3). Al fine di impedire fenomeni di diminuzione di materia organica, calo della biodiversità, contaminazione locale o diffusa, salinizzazione, erosione del suolo, etc. sono previste le seguenti azioni a tutela del suolo: - accantonamento in sito e successivo riutilizzo dello scotico del terreno vegetale per una profondità di 60 cm, per la realizzazione di "barriere verdi" "aree verdi pubbliche e private"; - tutti i rifiuti prodotti dovranno essere selezionati e conferiti nelle apposite discariche autorizzate quando non sia possibile avviarli al recupero; - eventuali aree di deposito provvisorio di rifiuti non inerti saranno opportunamente impermeabilizzate e le acque di dilavamento saranno depurate prima di essere convogliate verso i recapiti idrici finali. Il rumore e le vibrazioni dovute alle operazioni di scavo, carico e scarico dei materiali, di taglio dei materiali, di impasto del cemento e di disarmo ecc. saranno abbattute con uso di pannelli fonoassorbenti posti nelle aree più critiche e nelle aree di lavorazione più rumorose. Verranno inoltre impiegati gruppi elettrogeni super silenziati. Verranno realizzate reti temporanee di drenaggio e scarico delle acque e una adeguata gestione delle acque reflue e piovane nel cantiere al fine di poterle impiegare nelle lavorazioni degli inerti. Le polveri e i fumi prodotti dalle attività di cantiere saranno abbattuti con periodici interventi di irrorazione delle aree di lavorazione con acqua.

I calcestruzzi usati per il progetto dovranno essere prodotti con un contenuto minimo di materiale riciclato (secco) di almeno il 5% sul peso del prodotto (inteso come somma delle singole componenti). Gli elementi prefabbricati in calcestruzzo utilizzati nell'opera avranno un contenuto totale di almeno il 5% in peso di materie riciclate, e/o recuperate, e/o di sottoprodotti (cfr.2.4.2.2).

L'acciaio utilizzato sarà prodotto con un contenuto minimo di materiale riciclato in base al tipo di processo industriale: acciaio da forno elettrico: contenuto minimo di materiale riciclato pari al 70%. acciaio da acciaio da ciclo integrale: contenuto minimo di materiale riciclato pari al 10% (cfr.2.4.2.5).

I prodotti utilizzati per le pavimentazioni e i rivestimenti appartenenti alla proposta progettuale saranno conformi ai criteri ecologici e prestazionali previsti dalle Decisioni 2010/18/CE30, 2009/607/CE31 e 2009/967/CE32 (cfr. 2.4.2.10).

Le aree verdi rappresentano una risorsa fondamentale per la sostenibilità e la qualità della vita. Oltre alle note funzioni estetiche e ricreative, esse contribuiscono a mitigare l'inquinamento delle varie matrici ambientali (aria, acqua, suolo), migliorano il microclima delle città e mantengono la biodiversità. Nella scelta delle piante saranno privilegiate specie autoctone con pollini dal basso potere allergenico, evitando in ogni caso specie urticanti, tossiche o spinose, che abbiano ridotte esigenze idriche, resistenza alle fitopatologie e privilegiando specie con strategie riproduttive prevalentemente entomofile (cfr.2.2.6). Inoltre la scelta delle piante è dettata dall'utilizzo di essenze compatibili con la destinazione d'uso dell'area.

Per l'irrigazione del verde dovrà essere previsto un impianto a goccia (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche) alimentato da fonti energetiche rinnovabili, (cfr.2.2.8.3).

Per i riempimenti con miscela di materiale betonabile (pozzolana, granello di pozzolana, cemento, acqua) deve essere utilizzato almeno il 50% di materiale riciclato.

Per le superfici esterne pavimentate ad uso pedonale o ciclabile si prevede l'uso di materiali permeabili ed un indice SRI di almeno 29 (cfr. 2.2.6).

La progettazione fermo restando il rispetto di tutte le norme vigenti ed in particolare delle comuni specifiche tecniche relative alla qualità e durabilità delle strade, sarà concepito come "strada verde", cioè con l'utilizzo di materiali non convenzionali, ovvero sottoprodotti, materiali riciclati o recuperati, e materiali di origine diversa dai prodotti delle cave e delle miniere, come di seguito specificato: - almeno il 30% in volume dei materiali costituenti sottofondo, piano di posa e rilevato, complessivamente considerati, deve essere costituito da materiali non convenzionali, come sopra definiti, a condizione che questi provengano da un luogo di produzione o di deposito che non disti dal luogo di impiego oltre 3 volte più della distanza dal luogo di produzione o di deposito dei corrispondenti materiali convenzionali. Nel caso specifico, per il tappetino di usura, una parte dell'aggregato lapideo può essere sostituita da scorie di acciaieria, polverino di gomma, residui da C&D, fresato stradale, scorie d'altoforno; il bitume può essere modificato mediante polverino di gomma.

Per la fondazione stradale possono essere impiegate numerose tipologie di materiali di riciclo come sostituti degli aggregati, come: scorie d'acciaieria, scorie d'altoforno sabbie di fonderia, polverino di gomma, ceneri volati, vetro. Infine, il progetto prevederà l'utilizzo di materiale che, sia per caratteristiche fisiche che per tecniche di messa in opera, siano recuperabili e riciclabili a fine vita in misura non inferiore all'80% in volume.

I sistemi di illuminazione previsti saranno a basso consumo energetico ed alta efficienza. A tal fine gli impianti di illuminazione saranno progettati e composti da materiali che consentiranno di separare le diverse parti che compongono l'apparecchio d'illuminazione al fine di consentirne lo smaltimento completo a fine vita.

6.2 Stima della quantità di rifiuti prodotti

Gli interventi per la realizzazione della rete ciclabile prevedono opere di demolizione con particolare riferimento alla fresatura di asfalto ed alle operazioni di scavo, seppure davvero limitate nella profondità, con asportazione di terreno, in particolare per il periplo di Scampia, dove la rete ciclabile insiste sullo spartitraffico. I terreni rimossi non avendo rilevato dalle indagini cartografiche preliminari inquinanti non sarà necessario, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, un quadro economico specifico per la gestione dei materiali di scavo e la loro caratterizzazione.

Si sottolinea che, in fase di esecuzione delle opere, la stazione appaltante potrà obbligare l'impresa esecutrice ad eseguire e quindi riconoscere l'onere di caratterizzare i materiali di scavo, in punti definiti, secondo la normativa vigente in materia. Considerando consistente i volumi di scavo ed in una logica di lunga vita e riciclo dei materiali, i terreni invece di essere portati in discarica potrebbero essere ri-utilizzati dalla stazione appaltante per sistemazioni paesaggistiche in corso di esecuzione, anche di concerto con la Città Metropolitana.

In seguito alla redazione dei computi metrici estimativi di massima, sono state individuate opere di demolizione, rimozione, scavi, trasporto a rifiuto dei materiali, da cui sono state desunte ed assimilate le categorie C.E.R. Si allegano i computi metrici, da cui si desumono le quantità (cfr. PFTE_D08_Calcolo sommario della spesa).

Si riporta la tabella distinta per percorso e codice C.E.R.

QUANTITA' DI RIFIUTI STIMATI								TOTALE
Codice CER	Percorso 2	Percorso 3	Percorso 4	Percorso 5	Percorso 1 Verbanò	U.M.	TIPOLOGIA	
17.05.04	6710,00	360,00	0,00	0,00	0,00	mc	terre e rocce da scavo	7070,00
17.03.02	333,00	140,13	81,00	357,80	14,85	mc	fresatura di asfalto	926,78
17.01.01	0,00	0,00	0,00	384,87	0,00	mc	calcestruzzo in frammenti	384,87
17.09.04	0,00	5,04	0,00	17,31	0,00	mc	materiale lapideo	22,35
16.01.17	860,00	680,00	520,00	750,00	120,00	kg	materiale ferroso	2930,00

Si indicano le discariche autorizzate dalla Regione Campania, aggiornamento 31.12.2015, che potrebbero accogliere i volumi ed i codici CER indicati in tabella, distinte per distanze minori o maggiori di 10Km dal sito di cantiere, dove poter riporre i materiali non riciclabili o comunque destinati a nuova vita.

- Codice CER 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO via montagna spaccata – polo artigianale di Pianura ASIA s.p.a < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO loc. sette re area ASI– Arzano (NA) – CICCOTTO CARTOFER s.r.l. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO loc. ponte riccio zona ASI– Giugliano (NA) – DE VITA MARIA E FIGLI s.n.c. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 - 17 05 04 INDIRIZZO IMPIANTO via circumvallazione esterna 225– Qualiano (NA) – DE VITA MARIA E FIGLI s.n.c. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 - 17 05 04 INDIRIZZO IMPIANTO loc. pascarola zona ASI – Caivano (NA) – DI GENNARO s.p.a. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO traversa pietro nenni– Casoria (NA) – F.LLI GENTILE FRANCESCO E RAFFAELE s.r.l. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO loc. ponte riccio zona ASI – Giugliano (NA) – G.D. RECYCLING s.r.l. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO zona ASI loc. pantano – Acerra (NA) – ITALAMBIENTE s.r.l. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO via provinciale pianura 39 – Pozzuoli (NA) – ITALRECUPERI s.r.l. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO via della stazione snc z.i. ASI Aversa Nord – Gricignano d’Aversa (NA) – PROGEST s.p.a. < 10KM dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO via quaranta moggi – San Vitaliano (NA) – B. ENERGY s.p.a. > 10km dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO via appia loc. cetrangolo – San Marco Evangelista (CE) – BIOGAS s.r.l. >10km dal cantiere
- Codici CER 16 01 17 – 17 03 02 – 17 05 04 – 17 09 04 INDIRIZZO IMPIANTO zona industriale loc. conte – Pignataro Maggiore (CE) – COS.MER s.p.a. >10km dal cantiere

7 Quadro di sintesi dei vincoli e degli strumenti sovra ordinati

Da una analisi della pianificazione che interessa l'area di progetto si è desunto quanto segue:

Tipo di vincolo	Presente	Non presente	Esplicitazione
Vincoli archeologici		X	
Vincoli geomorfologici	X		Area a instabilità media e alta e instabilità bassa riferita al sottostante vallone San Rocco. In corso i lavori di collettamento fognario ed esecuzione del nuovo muro di contenimento della via Miano a partire dall'incrocio di via Vittorio Emanuele III
Vincoli paesaggistici Legge 1497 del 29 giugno 1939	X		Area del vallone San Rocco a sud dell'ambito d'intervento ed il tratto di via Miano compresa la murazione di delimitazione tra la stessa via ed il Museo e Real Bosco di Capodimonte
Rischio atteso, pericolosità da frana, pericolosità idraulica		X	
Piano zonizzazione acustica	X		Relazione acustica
Piano stralcio assetto idrogeologico (agg.2021)	X		Ambito Scampia, via Galileo Galilei un Rischio Medio, rischio elevato, rischio moderato concentrato in un piccolo areale che ricade sulla scuola dell'infanzia e primaria, plesso Ilaria Alpi, Carlo Levi. Sulla via Miano, incrocio via Vittorio Emanuele III, un rischio idraulico molto elevato. In corso interventi strutturali che prevedono la nuova costruzione del muro di contenimento ed un collettore fognario che ridurranno la classe di rischio idraulico.
Piano paesaggistico regionale		conforme	
Piano Territoriale di Coordinamento		conforme	

7.1 Individuazione dei pareri e delle autorizzazioni

Tutti gli ambiti progettuali ed i manufatti che in essi ricadono comporta il confronto con una serie di enti preposti ad esprimere pareri e a concedere autorizzazioni. Per la semplificazione dell'iter di approvazioni sarà strutturata la strategia del Coordinatore del Tavolo Interistituzionale, a seconda delle esigenze concrete, si provvederà ad informare il RUP tempestivamente. Il progettista parteciperà alla Conferenza dei Servizi Istruttoria richiesta dalla SA, per un esame contestuale di vari interessi pubblici coinvolti, e alle successive Conferenze, preliminare e decisoria, quest'ultima frutto della strategia di condivisione delle scelte progettuali nelle precedenti conferenze. L'obiettivo è facilitare le dinamiche di contraddittorio con il risultato dell'ottenimento in tempi più rapidi, di un progetto condiviso.

ITER AUTORIZZATIVO (FASE DI PROGETTAZIONE)				
CAMPO DI APPLICAZIONE	VINCOLO/ SPECIFICO	RISCHIO	PARERI/AUTORIZZAZIONI NECESSARIE	ELABORATI da presentare per l'ottenimento dei pareri/autorizzazioni
Percorso 5	Vincolo Paesaggistico/D.Lgs 42/2004		Autorizzazione Paesaggistica	Relazione paesaggistica *
Percorso 2 - 5	Piano stralcio assetto idrogeologico		Verifica preventiva	Stralcio del progetto definitivo

Tutti gli ambiti di progetto		Valutazione di impatto acustico	Relazione di impatto acustico
Progetto Definitivo/ Progetto Esecutivo		Verifica Preventiva alla progettazione (art. 26 DL 50/16) ed Approvazione progetti	prodotti dalla Stazione Appaltante previa verifica della piena rispondenza della progettazione alle disposizioni di legge

* trasmissione da parte della Stazione Appaltante alla S.A.B.A.P. Napoli.

Per il Piano di Zonizzazione Acustica prima della fase di esecuzione delle lavorazioni sarà necessario redigere una relazione tecnica di previsione di impatto acustico ai sensi della Legge Quadro n.447/95, dei Decreti attuativi della L. n.447/95 e della Zonizzazione acustica del territorio comunale di Napoli. Si analizzeranno tutte le attrezzature ed utensili utilizzati nelle lavorazioni, che dovranno rientrare nei parametri descritti, diversamente dovranno essere adottati misure di riduzione dell'impatto acustico mediante pannellature fonoassorbenti perimetrali alla recinzione di cantiere ed una campagna fonometrica da condurre sui ricettori sensibili, come scuole, centri sanitari ed assistenziali, per rispettare i parametri di cui sopra. L'interfaccia sarà l'ufficio SUAP settore controlli ambientali.

Dato il numero e l'articolazione degli atti di assenso da assumere è opportuno che la Stazione Appaltante indichi Conferenza Simultanea, che secondo la nuova normativa si svolge a rappresentante unico per ciascun ente coinvolto (d.lgs. n. 127/2016).

8 Conclusioni

Dall'analisi degli strumenti di pianificazione vigenti ritenuti pertinenti con l'intervento oggetto di valutazione, si evidenzia una generale compatibilità dell'intervento con la pianificazione di area vasta non interferendo, in alcun modo, con gli indirizzi di progetto paesaggistico delineati nel PPR, e recepiti negli strumenti sotto ordinati, in relazione alla necessità di tutela e salvaguardia dell'area. Per quanto riguarda lo specifico aspetto vincolistico, si riscontra che l'intervento ricade in area sottoposta a vincolo paesaggistico e rischio idraulico puntuale. Per tale motivo il progetto deve essere sottoposto ad autorizzazione paesaggistica da parte dell'Ente competente, da redigersi secondo le modalità definite dal DPCM 12.12.2005. Mentre per quanto concerne le aree di rischio idraulico, individuate dal PSAI (agg. 2021), gli interventi in corso di esecuzione, nuovo muro di sostegno e collettamento fognario, sono finalizzati alla riduzione della classe di Rischio idraulico.

Viste le considerazioni di cui sopra, si può in generale affermare che l'intervento non produrrà particolari impatti negativi sull'ambiente esistente, e comunque questi saranno strettamente legati alla fase di cantiere, venendo praticamente del tutto annullati nella fase di esercizio, dove ci sarà un impatto positivo sulle componenti ambientali circostante.