



UNIONE EUROPEA



REGIONE CAMPANIA



COMUNE DI NAPOLI



## COMUNE DI NAPOLI

### Direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità

*Servizio Sistema delle infrastrutture di trasporto, delle opere pubbliche a rete e dei parcheggi*



# Grande progetto Riqualificazione urbana Napoli est

## Riqualificazione urbanistica e ambientale

asse costiero: tratta via Vespucci-via Ponte dei francesi

## PROGETTO PRELIMINARE

### Gruppo di progettazione

**infrastrutture e mobilità:** arch. Ignazio Leone, arch. Luca d'Angelo, arch. Giovanni Lanzuise, geom. Luciano Marino, geom. Italo Ricci, c.i. Vincenzo Luongo

**impianti fognari:** ing. Serena Riccio, arch. Salvatore Iervolino, ing. Roberta Catapano, ing. Stefano Napolitano, ing. Francesco Rainone

**impianti pubblica illuminazione:** ing. Vincenzo Salzano, ing. Maria Teresa Giugliano

**aspetti geologici, ambientali e del verde:** dott. Giuseppe Marzella, ing. Mario Capretti, dott. Vincenzo Campolo

**sicurezza:** ing. Edoardo Fusco, ing. Massimo Simeoli

**bandi di gara e aspetti procedurali e amministrativi:** dott.ssa Antonella Brunetti, sig.ra Rosaria Savastano

### Responsabile del procedimento

arch. Giuseppe Pulli

## Studio di prefattibilità ambientale

## **INDICE**

**1. Premessa**

**2. Siti Contaminati - SIN Napoli Orientale**

**3. Effetti e benefici**

**4. Normativa di riferimento**

## **1. PREMESSA**

Lo studio di prefattibilità ambientale analizza gli effetti che gli interventi di progetto producono sull'ambiente e sulla salute dei suoi abitanti, approfondisce le misure atte a ridurre gli effetti negativi e quelle atte a migliorare la qualità ambientale e paesaggistica.

Lo studio di prefattibilità ambientale viene redatto verificando in prima istanza:

- la rispondenza dell'intervento alle normative previste dal piano regolatore generale e a eventuali vincoli paesaggistici o ambientali gravanti sull'area di progetto;
- la definizione degli effetti che la realizzazione delle opere può avere nei confronti dell'uomo e dell'ambiente.
- l'indicazione delle norme di tutela ambientale cui l'intervento deve sottostare e dei relativi criteri tecnici da utilizzare per rispettarle.

In ordine al primo punto si è ampiamente trattato nella Relazione tecnica illustrativa alla quale si rinvia.

## **2. SITI CONTAMINATI - SIN NAPOLI ORIENTALE**

Il progetto, come riportato nella richiamata Relazione tecnica illustrativa, ha come ambito territoriale di riferimento la zona orientale della città di Napoli e riguarda la riqualificazione dei seguenti assi stradali, che costituiscono parte della direttrice costiera che dal centro conduce alla zona orientale della città:

- via Amerigo Vespucci;
- via Alessandro Volta;
- via Reggia di Portici;
- via Ponte dei granili;
- via Ponte dei francesi.

Il progetto prevede, inoltre, il completamento del collegamento stradale tra via Amerigo Vespucci e piazza Duca degli Abruzzi, lungo, all'incirca, 220 metri. Tale asse fiancheggia, sul lato est, il realizzando parco della *Marinella*.

Gli interventi di riqualificazione proposti non si limitano alla riconfigurazione e alla riorganizzazione delle varie componenti delle strade, vale a dire sedi carrabili, aree di sosta e spazi ciclo-pedonali, ma includono l'adeguamento della corsia riservata al trasporto pubblico ivi esistente.

Tali interventi vanno inquadrati in un più ampio progetto, denominato *Riqualificazione urbana dell'area portuale di Napoli est*.

La zona orientale della città di Napoli con Legge n. 426 del 9 dicembre 1998 è stata classificata Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.).

Le opere progettate, fatta eccezione di via Amerigo Vespucci, per intero o per parti, sono incluse nel SIN Napoli orientale e, quindi, nella loro realizzazione si deve tenere conto delle norme che regolano le attività nelle aree inquinate, ovvero il D.lgs. 152/2006, e di quanto ulteriormente previsto nell'Accordo di Programma per il citato SIN, sottoscritto il 15 novembre 2007 tra tutti i soggetti interessati.

Tali norme richiedono, innanzitutto, la conoscenza dei livelli di inquinamento dei terreni e della falda.

Ciò premesso, va rilevato che il Ministero dell'Ambiente attraverso il commissario per le bonifiche ha attivato la caratterizzazione delle aree pubbliche del SIN, che è stata realizzata nel 2008 dall'ARPAC. Tali sondaggi sono stati eseguiti essenzialmente lungo le strade esistenti.

Nel merito del progetto di riqualificazione degli assi stradali, si dispone pertanto di dati in misura sufficiente a dare completa valutazione sulla natura degli inquinamenti delle aree pubbliche: strade, piazze e tutte le aree di proprietà di soggetti pubblici.

Si è proceduto, quindi, a mettere in relazione i punti di indagine eseguiti, sondaggi del terreno, sondaggi del *top-soil* e piezometri per la falda, e le opere stradali previste in progetto.

Emerge, innanzitutto, che il piano di caratterizzazione effettuato copre quasi integralmente le aree interessate dall'intervento di progetto.

Inoltre, dalla caratterizzazione eseguita dei sondaggi del terreno e del *top-soil*, gli inquinanti rilevati presentano una notevole uniformità nei risultati analitici e sono quasi tutti in concentrazioni inferiori a quelle ammissibili per aree a destinazione commerciale/industriale di cui alla colonna b della tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte quarta del D.lgs. 152/2006, fatta eccezione per alcuni e limitati punti dove si riscontra una concentrazione soglia di contaminazione (c.s.c.) superiore alla soglia prevista dalla colonna b della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte quarta del richiamato D.lgs. 152/2006.

Risulta altresì che le acque di falda presentano livelli di inquinamento che richiedono una sanificazione.

Sul punto si ricorda che, ai sensi e per gli effetti dell'Accordo di programma per la bonifica e la messa in sicurezza del Sin Napoli orientale, per la falda si prevede che venga intercettata a valle con una barriera per tutta la lunghezza del sito e le acque trattate da un impianto a ciò dedicato. La progettazione di questo complesso sistema di captazione e di trattamento è in corso da parte di Sogesid, società *in house* del Ministero dell'ambiente e si stima che potrà andare in realizzazione, e poi in esercizio, nei medesimi tempi previsti per la realizzazione delle opere del

Grande progetto.

Da quanto sopra, ritenuto che i livelli di inquinamento rilevati consentano la realizzazione delle progettate opere di urbanizzazione e che non siano necessarie ulteriori indagini sulle aree, la Direzione Centrale Ambiente e tutela del territorio e del mare ha provveduto a richiedere parere in tal senso al Ministero dell'Ambiente, competente per le aree SIN.

Resta però necessario, in sede di predisposizione dei piani di sicurezza per i lavoratori impegnati nei lavori, valutare attentamente gli inquinanti riscontrati nei terreni e in falda dalla caratterizzazione eseguita dall'ARPAC sui suoli pubblici e prevedere le conseguenti misure di sicurezza.

Altrettanto andrà fatto per lo smaltimento dei terreni provenienti dagli scavi, per i quali occorrerà predisporre apposito piano contestualmente alla progettazione esecutiva delle opere.

### **3. EFFETTI - BENEFICI**

L'intervento in progetto, riprendendo quanto riportato nella Relazione tecnica illustrativa, si richiama agli indirizzi programmatici dell'Amministrazione comunale relativamente alla mobilità, ai trasporti e all'urbanistica e in base ai quali l'assetto del territorio e del sistema dei trasporti devono essere pianificati in modo coordinato e integrato.

Gli effetti della realizzazione delle opere in progetto sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini e la minimizzazione dell'intervento sull'impatto ambientale sono stati posti come elementi prioritari delle scelte progettuali dell'intervento perseguendo come obiettivi:

1- la *qualità urbana*, la riqualificazione del sistema viario cerca di porre rimedio alle *condizioni di degrado e di forte marginalizzazione* che le scelte effettuate nel passato hanno determinato nelle aree della periferia napoletana e in particolare nei quartieri Orientali. Il miglioramento della circolazione, la migliore qualità edilizia ed architettonica dei manufatti risultano preconditione allo sviluppo economico della città. In sostanza, le strade che si sono progettate prevedono il superamento dei punti di conflitto della circolazione con marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e aree di sosta dei pedoni;

2- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e ambientale con il miglioramento dello scorrimento degli automezzi, la realizzazione di condizioni che favoriscano il trasporto pubblico con la conseguente riduzione del trasporto privato, la realizzazione di barriere verdi;

3- *l'eliminazione delle barriere architettoniche*, in modo da fornire ai disabili la possibilità di avere la massima autonomia di spostamento in città e di usufruire autonomamente dei mezzi di trasporto pubblico;

4- la *sicurezza della circolazione* assunta come criterio guida irrinunciabile del progetto, prevedendo, per le sedi carrabili l'adozione di dispositivi di rallentamento e configurando una rete pedonale di qualità, con

l'allargamento dei marciapiedi e la realizzazione di percorsi pedonali continui aventi caratteristiche di sicurezza, gradevolezza e attrattività, al fine di incentivare gli spostamenti a piedi e con i mezzi di trasporto pubblico e ridurre, conseguentemente, il traffico privato;

5- il recupero dei materiali esistenti come criterio prioritario di scelta progettuale, ponendo grande attenzione alla progettazione del verde, che, oltre alla funzione estetica, assolve al compito di costituire una barriera contro i gas inquinanti, le polveri e i rumori.

Infine si sono posti, come criteri generali, da tenere in considerazione sin dalle prime fasi progettuali, alcuni importanti *problemi di gestione delle opere*, con particolare attenzione alla durabilità e alla facilità di manutenzione dei materiali da impiegare.

In definitiva l'intervento progettato persegue l'obiettivo di creare condizioni allo sviluppo economico della città attraverso opere caratterizzate da scelte di salvaguardia e di miglioramento ambientale e paesaggistica del contesto territoriale nel quale verranno realizzate.

#### **4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

- Legge 9 dicembre 1998, n. 426 - *Nuovi interventi in campo ambientale*;
- Ordinanza commissariale del 29 dicembre 1999 - *Definizione del perimetro delle aree di Napoli orientale per gli interventi di bonifica di cui all'art. 8, comma 3, dell'ordinanza del Ministro dell'Interno n. 2948 del 25 febbraio 1999*;
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 - *Norme in materia ambientale*;
- Accordo di programma per il sito di interesse nazionale *Napoli orientale* sottoscritto il 15 novembre 2007.