



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 Riquilificazione urbana Napoli est

Riquilificazione urbanistica e ambientale

via Galileo Ferraris, via Breccce a Sant'Erasmus, via Emanuele Gianturco,
via Nuova delle breccce

PROGETTO PRELIMINARE

Gruppo di progettazione

infrastrutture e mobilità: arch. Ignazio Leone, arch. Luca d'Angelo, arch. Giovanni Lanzuise, geom. Luciano Marino, geom. Italo Ricci, geom. Patrizio Civetta, ing. Edoardo Fusco, ing. Massimo Simeoli, geom. Eduardo Napolitano

impianti fognari: ing. Serena Riccio, ing. Roberta Catapano, ing. Stefano Napolitano

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

aspetti geologici, ambientali e del verde: dott. Giuseppe Marzella, ing. Mario Capretti, dott. Enrico Ferranti

aspetti territoriali della IV municipalità: ing. Francesco Rainone

aspetti territoriali della VI municipalità: ing. Giovanni Soria

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

Il *progetto preliminare* proposto ha come ambito territoriale di riferimento la zona orientale della città di Napoli e ricade in ambito nel Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) di Napoli Orientale.

Tutte le opere progettate, per intero o per parti, sono incluse nel SIN Napoli orientale e, quindi, la loro realizzazione è soggetta alle norme che regolano la materia di aree inquinate, D.lgs. 152/2006 ed *Accordo di Programma per il SIN Napoli Orientale* 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.

Negli anni scorsi 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.

Si dispone, quindi, di una quantità di dati sufficienti 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, oltre 300 tra sondaggi del terreno, analisi del *top-soil* e piezometri per la falda, e le opere previste.

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

Dalla caratterizzazione eseguita sui sondaggi e del *top-soil* i valori degli 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 riscontrano valori di concentrazione soglia di contaminazione (c.s.c.) superiori alla soglia prevista dalla colonna "b" della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte quarta del richiamato decreto legislativo 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, si prevede che la falda 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 si ritiene che i livelli di inquinamento rilevati consentano la realizzazione delle opere di

urbanizzazione progettate e che non sono necessarie ulteriori indagini sulle aree. In tal senso il Comune di Napoli, attraverso la Direzione centrale Ambiente e tutela del territorio e del mare, ha provveduto a richiedere parere 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 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.

L'intervento in progetto 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*, cercando 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 e risultando precondizione allo sviluppo economico della città;
2. la realizzazione di condizioni che favoriscano il trasporto pubblico con la conseguente riduzione del trasporto privato a favore e della riduzione dell'inquinamento atmosferico e ambientale (in sostanza, le strade che si sono progettate prevedono marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e aree di sosta dei pedoni);
3. l'*eliminazione delle barriere architettoniche*, in modo da fornire ai diversamente abili 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.