



COMUNE DI MONTESARCHIO

Provincia di Benevento

Oggetto: *Interventi di miglioramento della viabilità urbana.*

PROGETTO ESECUTIVO



Tavola

05

STUDIO DI FATTIBILITÀ AMBIENTALE

scala

Il Progettista

Arch. Rosa SCHIPANI

Il RUP

Geom. Cosimo MAZZONE

Data

Revisione

Aggiornamento

Protocollo

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE

1. COMMITTENTE: Citta di Montesarchio Provincia (BN), Piazza San Francesco
82016 – Montesarchio (BN)

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO: Patto Territoriale della
Provincia di Benevento (Decreto Autorizzazione Ministero dello Sviluppo Economico N.
2375 del 25 Giugno 2014) INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA'
URBANA – PROGETTO ESECUTIVO

3. OPERA CORRELATA A: Strade / Territorio Aperto;

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO: Permanente o Fisso;

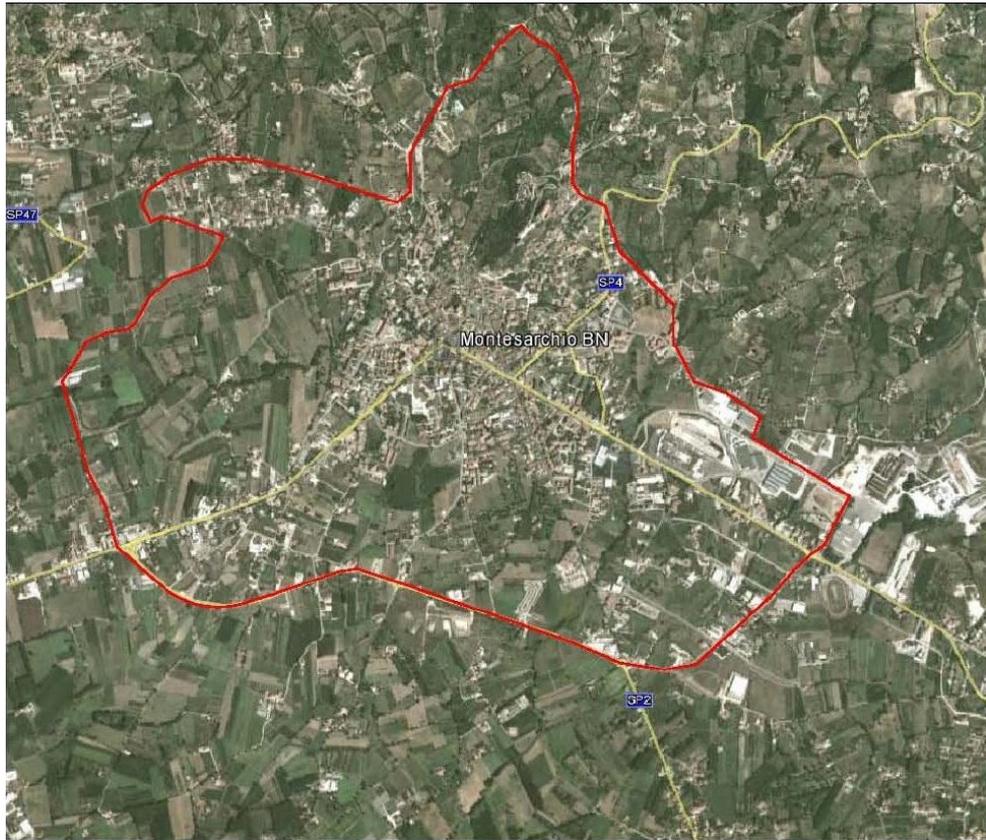
5/a. DESTINAZIONE D'USO: del manufatto esistente o dell'area interessata: Centro
Urbano;

5/b. USO ATTUALE DEL SUOLO: Urbano;

**6. CONTESTO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE DELL'INTERVENTO E/O
DELL'OPERA:** Territorio Comunale;

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO: Versante Collinare/Pianura;

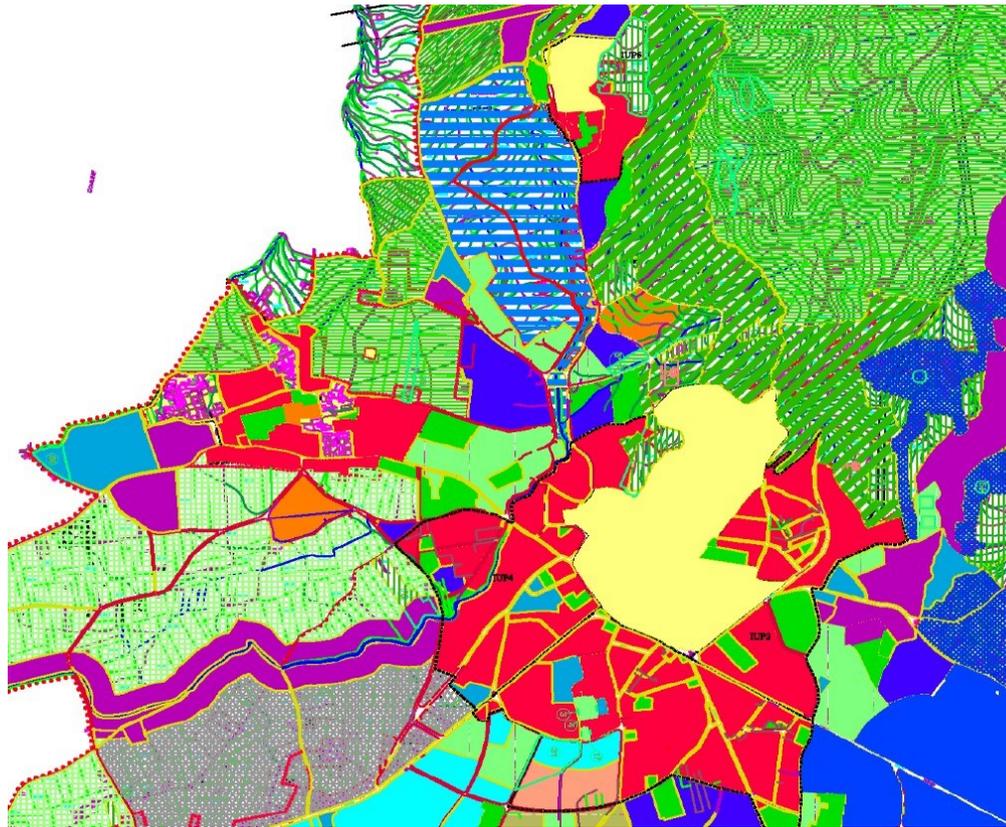
8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:



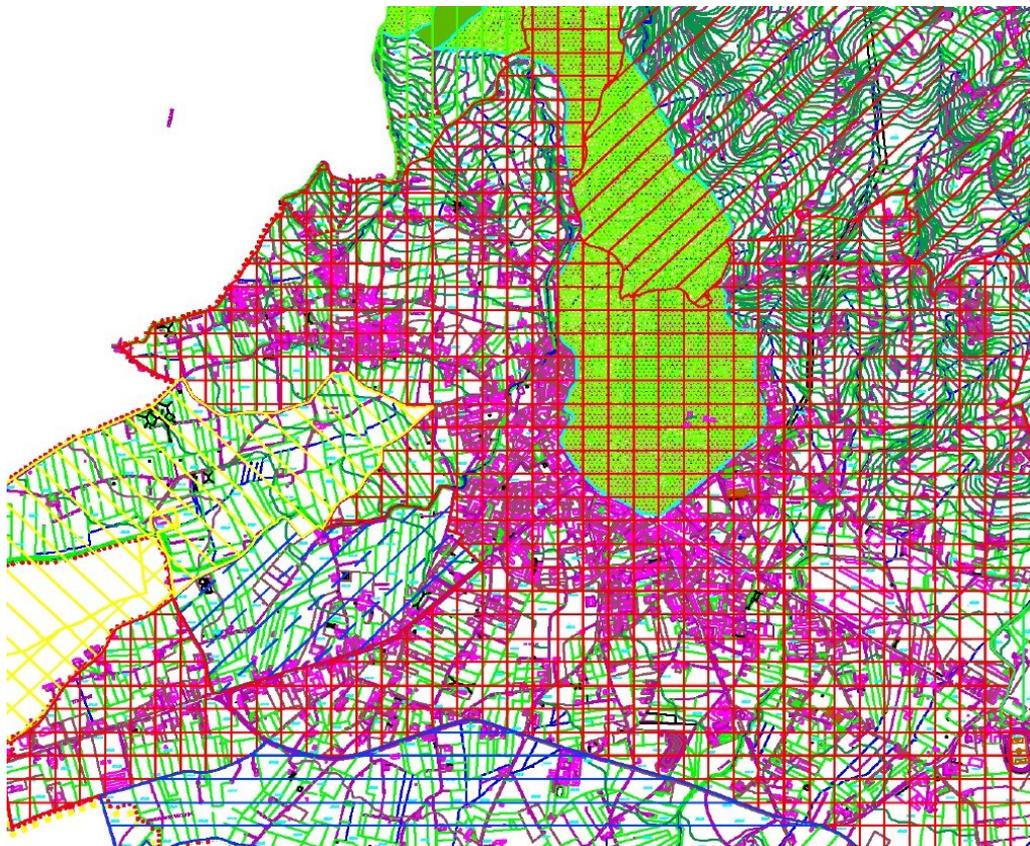
a) estratto vista aerea



b) estratto cartografica IGM 1:25.000



c) estratto tavola PRG



d) Zona di restauro paesistico ambientale e di recupero urbanistico edilizio (R.U.A.)

La zona comprende aree urbanizzate di elevato valore paesistico-ambientale costituite tanto dal tessuto edilizio di antica formazione ovvero tradizionale, quanto da borghi, nuclei sparsi ed insediamenti edificati anche di recente impianto con relative aree contigue.

L'interesse paesaggistico della zona risiede nell'adattamento alle singolarità e alle emergenze geomorfologiche degli insediamenti abitativi, nell'equilibrio volumetrico e cromatico tra tessuto edilizio storico e caratteri dell'ambiente naturale, nella compatibilità delle espansioni recenti rispetto all'immagine urbana consolidata.

Ovvero alle connotazioni paesistiche dei siti la zona comprende i centri storici e gli abitati di più recente impianto, con le relative aree contigue; i borghi ed i nuclei storici isolati, gli insediamenti di più recente edificazione posti lungo i tracciati infrastrutturali.

Nella zona sono ammessi i seguenti interventi, fatte salve le norme e le disposizioni di cui agli artt. 9, 11 del titolo 1 della presente normativa:

□ riqualificazione dell'aspetto delle pubbliche strade, piazze e marciapiedi, scale e luoghi di sosta, che possono prevedere anche elementi di arredo urbano, impianti di illuminazione, panchine o sedili, muretti e spartitraffico, aiuole, alberature e giardini pubblici. Tali elementi dovranno essere compatibili con il ripristino dei caratteri costitutivi del paesaggio urbano, usando in prevalenza tecniche esecutive tradizionali e materiali lapidei a faccia vista e colori naturali;

□ realizzazione delle attrezzature pubbliche per il rispetto degli standards urbanistici ai sensi delle leggi statali e regionali. Negli strumenti di pianificazione e attuazione della pianificazione dovranno essere individuati suoli ed edifici esistenti di proprietà comunale, da destinare, previo recupero, ad attrezzature pubbliche. Qualora detti immobili non risultino idonei alla destinazione programmata possono essere individuati suoli o edifici privati da destinare a tale scopo. Gli interventi da realizzare in dette aree dovranno, comunque, tenere conto dei criteri di tutela paesistica (rispetto dei punti di vista panoramici; rispetto della geomorfologia del terreno; divieto di terrazzamenti). L'altezza degli edifici esistenti al contorno e, comunque, non potrà superare i 10,00 metri;

□ opere di sistemazione delle aree ed infrastrutture primarie di pertinenza delle attrezzature da realizzare per il raggiungimento degli standards urbanistici di settore, di cui al punto precedente;

□ ristrutturazione edilizia da eseguire secondo le limitazioni e prescrizioni dettate dall'art. 6 punti 6,7 della presente normativa;

□ adeguamento igienico-funzionale delle unità abitative. Eventuali ampliamenti per l'adeguamento igienico-funzionale delle predette unità abitative, non dovranno superare il limite massimo del 20% (venti per cento) della superficie residenziale esistente e potranno essere concessi una sola volta per la stessa unità abitativa.

Lo scopo principale dello studio di fattibilità ambientale è quello di approfondire e verificare le analisi sviluppate nella fase di redazione del progetto preliminare, analizzare e determinare 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 interessato dall'intervento.

In particolare lo studio riguarderà i seguenti aspetti:

- a) caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento in fase di cantiere e di esercizio;
- b) natura delle attività e lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento;
- c) esistenza di vincoli sulle aree interessate.

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Incrocio tra via Napoli e Varante comunale



Altro punto di vista dell'Incrocio tra via Napoli e Varante comunale



Incrocio tra via Napoli, via Ponteligno e via Sottotenente Angelo Dominici



Incrocio tra via Cervinara e Variante comunale



Incrocio tra via San Martino e Variante comunale



Tratto sede viaria della Variante comunale



Tratto sede viaria di via Napoli nel centro urbano



Tratto sede viaria di via Capitorre

10. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE

Sin da tempi remoti Montesarchio è passaggio obbligato per le puglie. Lo era per i Romani che, per assicurarsene il controllo, vi persero due legioni, e ancora in epoca borbonica, quella che oggi è piazza Umberto I si chiamava piazza della dogana perché appunto vi erano ubicati gli uffici dove veniva sdoganato il grano proveniente dalla puglia.

L'abitato di Montesarchio, pertanto, è stato sempre sottoposto ad intenso traffico veicolare, e anche dopo la costruzione della Napoli-Bari, specialmente il traffico pesante ha continuato ad utilizzare questo percorso, più conveniente ai fini del risparmio di carburante.

Pervenuti così ad una situazione insostenibile, soltanto alla fine degli anni ottanta è stato costruito il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA che, fin da subito, ha evidenziato l'inadeguatezza del manto stradale, sottoposto ad un carico estremamente gravoso.

L'innesto sulla via Appia, poi, essendo il classico incrocio a raso, risulta oggi particolarmente pericoloso per l'aumento del traffico registratosi dall'epoca della sua costruzione fino ad oggi. Detto incrocio manifesta gravi carenze dovute soprattutto all'ambiguità di scelta delle precedenze di attraversamento, carenze nella regimentazione dei flussi di traffico ordinari e straordinari, incapaci ormai di sostenere la cospicua portata del traffico urbano ed extraurbano, disomogeneità nell'illuminazione notturna, pericolosità

nell'attraversamento pedonale (c'è una assenza totale di segnaletica orizzontale per pedoni o sedi riservate per attraversamenti ciclabili o disabili).

11. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

Il progetto è costituito da una serie di interventi tra loro interconnessi che sono in grado di definire un sistema ambientale più funzionale e qualitativamente pregevole.

Si prevede la realizzazione di una rotatoria, in corrispondenza dell'incrocio tra la variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA) la S.S. 7 Appia e via Pontesica.

Sarà realizzata una seconda rotatoria sempre a via Napoli, all'altezza della casa cantoniera dove si incrociano n,4 tronchi stradali (S.S. 7 Appia (via Napoli), via Ponteligno e via Sottotenente Angelo Dominici) proprio all'interno di una curva che ad oggi ha il triste primato di 3 incidenti mortali in pochi anni.

Sarà completamente rifatta la rotatoria, ubicata all'intersezione tra il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA e la strada provinciale per Cervinara, perché inadeguata per quel che riguarda il dimensionamento e mancante delle isole spartitraffico, entrambi elementi questi che vanificano la funzione di una rotatoria in termini di sicurezza stradale, resterà invariata l'illuminazione.

Con l'occasione si sistemerà anche la rotatoria posta all'intersezione tra il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA e la strada provinciale per San Martino V.C. realizzando, anche in questo caso, le isole spartitraffico mancanti, resterà invariata l'illuminazione, più che adeguata.

La realizzazione delle predette due nuove rotatorie, nonché l'adeguamento di quelle esistenti, è da considerare in un'ottica di completamento della viabilità esistente.

La rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra la variante comunale e la S.S. 7 Appia si configura come un nodo cruciale del traffico veicolare passante per Montesarchio.

I lavori previsti dal presente progetto consentiranno l'adeguamento alla normativa del vigente Nuovo Codice della Strada D. lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modifiche ed integrazioni.

In particolare i sistemi di traffico per le rotatorie prevedono la realizzazione di isole spartitraffico, che permettono la canalizzazione del traffico e il transito agevole per tutti gli

autoveicoli, poste in corrispondenza delle intersezioni, inoltre è prevista anche la realizzazione segnaletica orizzontale e verticale come si evince dai grafici allegati.

Sulla variante comunale sarà completamente rifatto il manto stradale fino all'incrocio con via Ignazio Silone, provvedendo, nel contempo, ad un'adeguata ricarica della massiciata, lavorazione che si impone data la notevole quantità di fossi che nel tempo si sono creati e che mettono seriamente a rischio l'incolumità degli utenti della stessa.

Verranno rifatti i marciapiedi posti sul lato sinistro della variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA) nel verso di percorrenza Napoli-Benevento dall'incrocio con via Napoli (S.S. 7 Appia) fino alla rotatoria posta all'incrocio con la via provinciale per Cervinara.

Verrà realizzata una pista ciclabile, ad unico verso di percorrenza, sul lato destro della variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA) nel verso di percorrenza Napoli-Benevento dall'incrocio con via Napoli (S.S. 7 Appia) fino all'incrocio con la via Capitorre.

Con riferimento al tratto di pista ciclabile che va da via Cervinara a via Capitorre si procederà alla realizzazione, sul predetto lato destro della variante comunale, di un marciapiede e di una pista ciclabile, ad unico verso di percorrenza, il tutto così come dettagliato negli elaborati grafici.

Il predetto ampliamento prevede l'acquisizione di una fascia di terreno larga tre metri, posta a confine con la variante comunale.

A tale proposito si fa presente di avere acquisito, dagli attuali proprietari, manifestazione di interesse alla cessione gratuita al comune della suddetta fascia di terreno larga tre metri.

Le particelle catastali interessate dalla cessione sono 6, 188 e 224 del foglio 36.

Oltre alla predetta pista ciclabile verranno realizzati due itinerari ciclopedonali.

Il "Nuovo codice della strada", decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, all'articolo 2 "definizione e classificazione delle strade" alla lettera "F-bis" classifica l'itinerario ciclopedonale la strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Il primo itinerario si sviluppa, a partire dalla variante comunale, lungo due strade vicinali, via lavari, per circa 520 metri, e via lavari 1, per circa 880 metri, fino al limite del territorio comunale.

L'itinerario ciclopedonale si completerà ad anello con l'ulteriore viabilità del limitrofo territorio del comune di Cervinara.

Il secondo itinerario ciclopedonale si sviluppa, a partire dalla variante comunale, lungo tre vie vicinali, via Capitorre, strada vicinale Pezzano, via Ippolito Nievo, fino all'incrocio con la via provinciale per San Martino Valle Caudina.

Il secondo itinerario ciclopedonale ha uno sviluppo totale di circa 2259 metri.

Entrambi gli itinerari sono ubicati in zona agricola e per essi, al fine di valorizzarne la funzione e potenzialità di carattere ricreativo e di svago l'amministrazione provvederà ad incrementare le caratteristiche di sicurezza intrinseche già presenti, mediante limitazioni al traffico motoristico generalizzato.

Su detti itinerari ciclopedonali in corrispondenza degli slarghi sarà posizionato un arredo urbano atto a favorire l'attività motoria degli utenti.

Sarà realizzato un breve tratto dell'acquedotto comunale per servire alcune abitazioni tuttora sprovviste di acqua potabile. Il tratto di rete idrica lungo circa 204 m sarà realizzato sulla strada lavari a partire dall'incrocio con la variante comunale.

Saranno realizzati i marciapiedi posti sul lato destro di via Fratelli D'Ambrosio nel verso di percorrenza verso l'incrocio con la variante comunale; l'intervento prevede anche la realizzazione di una micro rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra via Fratelli D'Ambrosio e via Ponteligno.

Infine saranno realizzati interventi di ripristino a tratti del manto stradale della S.S. 7 Appia relativamente al tratto che va dalla rotatoria con via Costantino Grillo alla intersezione con via Badia.

Nella realizzazione degli interventi su esposti si terrà conto del preesistente sistema di convogliamento delle acque piovane nel quale continueranno a defluire le acque superficiali.

12. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Il progetto così come ampiamente descritto ricade in una zona già antropizzata e non comporterà:

Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.

Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...);

Modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento);

Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico;

Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico;

Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo);

né trasformazioni dal punto di vista paesaggistico significative a breve o a medio termine.

Non comportando modifiche sostanziali e stravolgimenti dello stato dei luoghi, l'intervento non necessita di grandi opere di mitigazione, in quanto sono rispettati tutti i limiti imposti dai vari strumenti urbanistici.

Infatti, nel rispetto del principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica-ambientale complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni, si è cercato di agire con grande accortezza nel progettare l'intervento, cercando di rispettare quanto più possibile l'ambiente nel quale si andrà ad intervenire.

L'intervento è dunque rispettoso del contesto in cui si colloca, delle relazioni che gli interventi di progetto intessano col paesaggio, finalizzando il tutto sia alla valorizzazione del luogo senza alterarlo, sia alla valutazione dell'impatto ambientale, coerentemente, alla normativa paesaggistica vigente.

Il Tecnico
