

COMUNE DI GIUGLIANO IN CAMPANIA

GIUGLIANO IN BICI

Programma di incentivazione della mobilità urbana sostenibile (PrIMUS)

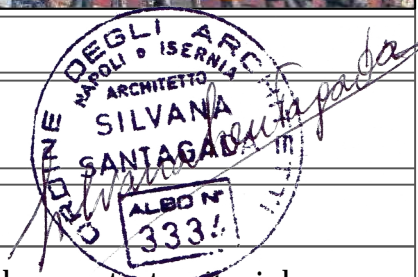
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



Tecnico incaricato: arch. Silvana Santagada

PROGETTO DI FATTIBILITA'

ELENCO ELABORATI



<input type="checkbox"/> Relazione tecnico illustrativa - Quadro Economico	<input type="checkbox"/> Tav 01 Inquadramento territoriale
<input type="checkbox"/> Studio di inserimento urbanistico	<input type="checkbox"/> Tav 02 Planimetria Ambito Urbano (Pista ciclabile 1 - POD)
<input checked="" type="checkbox"/> Studio di prefattibilità ambientale	<input type="checkbox"/> Tav 03 Sezioni Ambito Urbano (Pista ciclabile 1 - POD)
<input type="checkbox"/> Relazione geologica	<input type="checkbox"/> Tav 04 Sezioni Ambito Urbano (Pista ciclabile 1 - POD)
<input type="checkbox"/> Relazione archeologica	<input type="checkbox"/> Tav 05 Catastale Ambito Rurale (Pista ciclabile 2 - POD)
<input type="checkbox"/> Prime indicazioni piano di sicurezza e stima degli oneri inerenti la sicurezza	<input type="checkbox"/> Tav 06 Planimetria Ambito rurale (Pista ciclabile 2 - POD)
<input type="checkbox"/> Piano particellare delle aree	<input type="checkbox"/> Tav 07 Sezioni Ambito Rurale (Pista ciclabile 2 - POD)
<input type="checkbox"/> Calcolo sommario della spesa	<input type="checkbox"/> Tav 08 Viste render

giugno 2019

Studio di prefattibilità ambientale

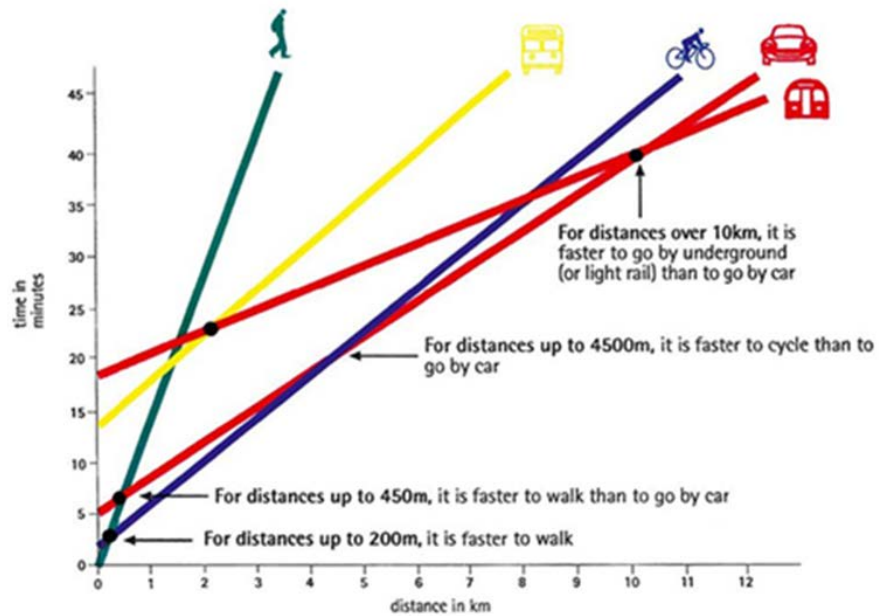
Una rete ciclabile finalizzata innanzitutto a rispondere alle esigenze di pendolari, lavoratori e studenti, rappresenta un tipo di infrastrutturazione di trasporto in linea con i principi della mobilità dolce, il cui primo obiettivo è quello di ridurre l’impatto dell’attuale modello autocentrico di trasporto, con altre modalità meno impattanti sul consumo di suolo, sull’emissione dei gas climalteranti, sull’impatto percettivo.

In questo quadro tra le varie opzioni possibili, la bici rappresenta certamente il vettore di trasporto più adeguato; soprattutto in un territorio con caratteristiche pianeggianti come quello di Giugliano, nel quale il servizio di trasporto pubblico risulta inadeguato rispetto ad una città demograficamente esplosa negli ultimi decenni-

La scelta di promuovere gli spostamenti in bici si configura quindi, come la risposta alle esigenze di mobilità, meno impattante sull’ambiente, più economica in termini di rapporto costi-benefici, con tempi molto più brevi di attivazione.

Attualmente, nonostante condizioni morfologiche favorevoli, la rete stradale di Giugliano non garantisce accettabili condizioni di sicurezza per spostarsi in bici, eppure studi specialistici dimostrano che le bici si prestano bene per i viaggi fino a 7 km mentre con quelle a pedalata assistita si possono raggiungere facilmente i 15 km.; la bici consente una grande autonomia, essendo disponibile ad ogni ora del giorno, per ogni finalità e destinazione; richiede poco spazio per la sosta: permette uno spostamento flessibile porta-a-porta, offrendo tempi certi di spostamento in ambiente urbano; la velocità è competitiva rispetto al trasporto pubblico e lo spazio necessario per la circolazione richiede una corsia a doppio senso di marcia di appena 2,5 metri in grado di servire 2000 ciclisti all’ora, infine è il mezzo di trasporto più economico.

Travel Times for Different Modes of Transport in Urban Areas, from Door to Door



source: Prof. J. Whitelegg, *Transport for a Sustainable Future – The Case for Europe*

Nel merito delle potenziali conseguenze che gli interventi previsti determinano sull’ambiente, si è proceduto alla verifica delle prescrizioni e delle indicazioni che gli specifici strumenti di pianificazione individuano per le aree di intervento e il loro contesto.

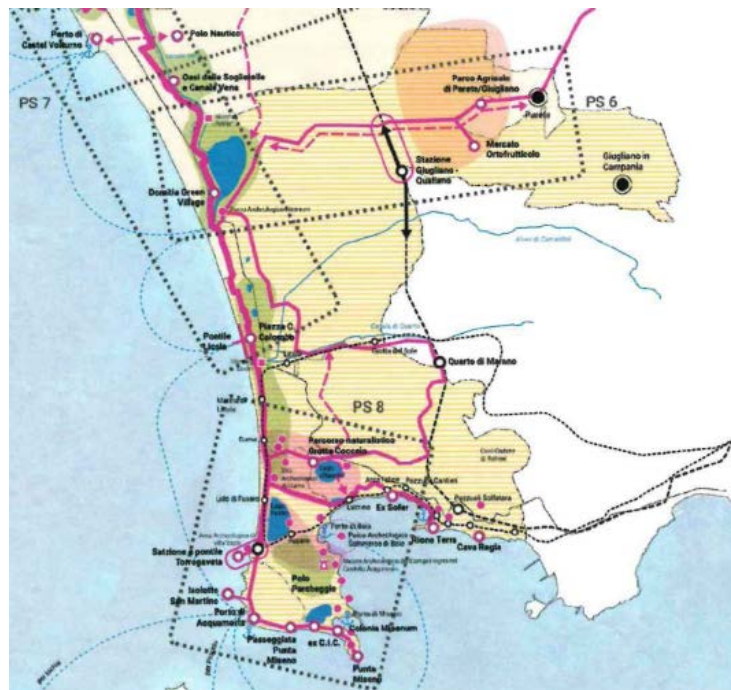


Inquadramento territoriale

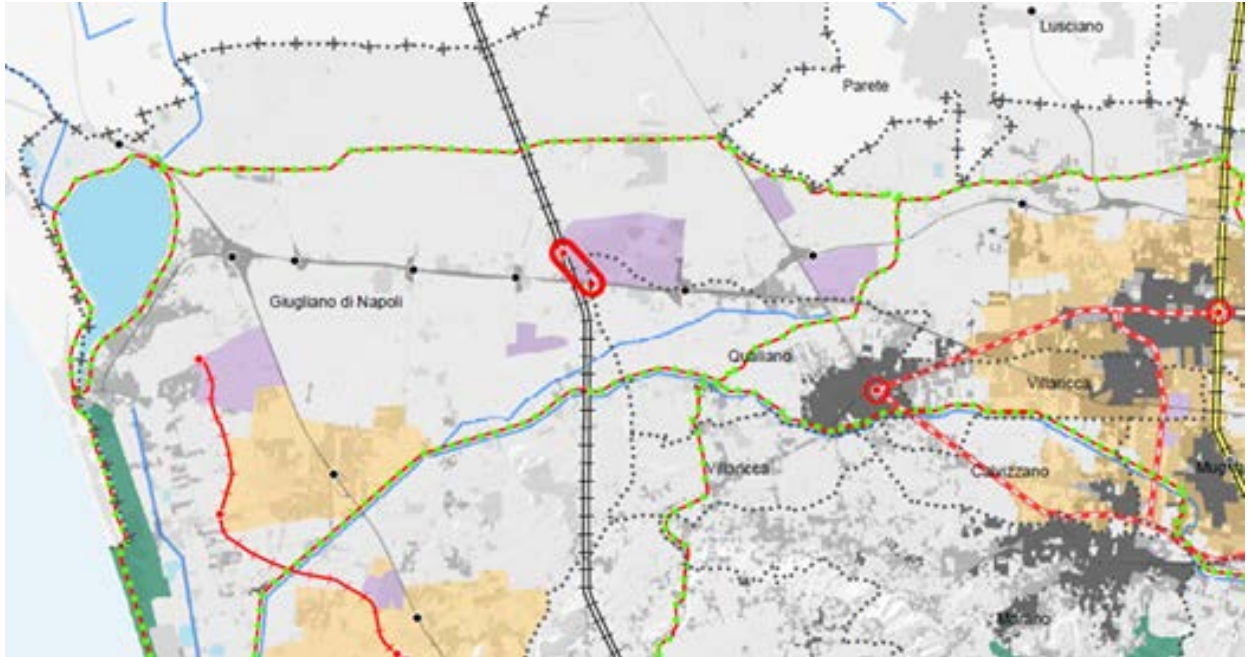
Gli interventi sono previsti nel territorio di Giugliano compreso tra il Centro Storico e la linea RFI della tratta Napoli-Roma e sono suddivisi in due lotti distinti:

- il primo, oggetto del presente progetto di fattibilità per il programma di incentivazione della mobilità urbana sostenibile (PRIMUS) è relativo alla connessione tra Centro Storico e Polo Commerciale Auchan ed è suddiviso in due Ambiti (Urbano e Rurale). L’Ambito Urbano ingloba edifici scolastici, complessi residenziali, impianti sportivi e attrezzature pubbliche.
- Il secondo, oggetto di successivi approfondimenti e finanziamenti, è relativo alla connessione tra il Polo Auchan e la stazione di Ponte Riccio della linea Napoli-Roma, dalla quale in appena 20 minuti è possibile raggiungere l’area occidentale di Napoli (Nuova Bagnoli, Polo Universitario, CNR, Impianti Sportivi di scala territoriale). Come individuato nel PTC della città metropolitana di Napoli e nella recente proposta del Masterplan domizio-flegreo della Regione Campania, alla stazione di Ponte Riccio è affidata un’importante funzione di nodo intermodale e di stazione di destinazione per il polo industriale.

Questo tratto intercetta due strutture produttive rilevanti, il Mercato Ortofrutticolo e l’Area ASI Qualiano-Giugliano, con oltre 2000 addetti e gran parte dei quali provenienti da Giugliano.



Proposta Masterplan Domizio-Flegreo della Regione Campania – 2019



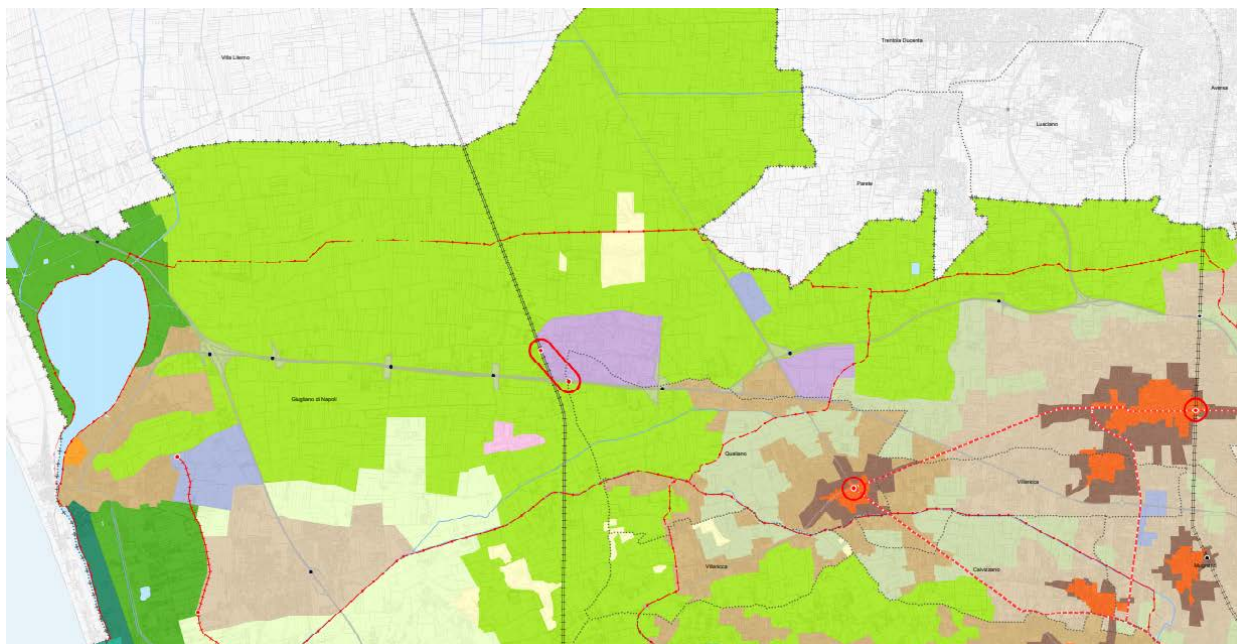
PTC Città Metropolitana di Napoli – Sistema della mobilità

Ai sensi indicazioni relative alla Disciplina del territorio del PTC le aree ricadono in aree agricole di particolare rilevanza economiche (art. 46)¹, specificando che il tracciato non intercetta aree private ma si sviluppa esclusivamente su strada vicinale, e, in ambito urbano, su tracciati di strade esistenti in aree di integrazione urbanistica e riqualificazione ambientale (art. 53)².

¹ 2. In queste aree il PTCP è orientato:

- a) a salvaguardare l'integrità ambientale e a tutelare gli impianti delle colture arboree presenti;
- b) a valorizzare e riqualificare i paesaggi agrari;
- c) a prevenire le situazioni di degrado;
- d) a promuovere specifici incentivi per il mantenimento delle attività agricole suddette;
- e) a vietare o limitare l'edificabilità, ad eccezione dell'edilizia rurale solo se strettamente funzionale all'attività agrosilvo-pastorale;
- f) a promuovere azioni di recupero e riuso per le costruzioni rurali dismesse o in via di dismissione anche a fini turistici.

² 2. Fatta salva la tutela degli edifici e dei complessi edilizi di valore storico, architettonico o documentario, eventualmente presenti, in tali aree la pianificazione comunale deve essere finalizzata, alla realizzazione di un nuovo assetto ed al miglioramento del paesaggio edificato attraverso la riqualificazione delle aree edificate ed il completamento insediativo da realizzarsi anche attraverso ristrutturazioni urbanistiche volte ad incrementare le volumetrie esistenti.



PTC Città Metropolitana di Napoli – Disciplina del territorio

Nelle aree oggetto d'intervento, come indicato nel PTC della città metropolitana di Napoli, non sono stati individuati beni paesaggistici e non sono riportate specifiche direttrici della rete ecologica anche se la vasta piana agricola che da Parete/Giugliano/Qualiano va sino alla fascia costiera, rappresenta una porzione di territorio con una ricca presenza di biodiversità da salvaguardare.



PTC Città Metropolitana di Napoli - Individuazione beni paesaggistici

Sulla base di queste valutazioni, la proposta di realizzare una rete ciclabile a servizio di un ambito urbano caratterizzato dalla concentrazione di numerosi edifici scolastici e impianti sportivi e di una diretta connessione ciclabile con i principali poli produttivi, nonché una stazione ferroviaria sulla tratta RFI Napoli Roma (in questa prima fase relativa ad un primo tratto), consentirà di offrire a numerosi cittadini di poter scegliere la bici come opzione all’auto, con notevoli benefici ambientali, in termini di riduzione di emissione di gas climalteranti che in questa prima fase, con la previsione prudenziale di 500 cittadini che optano di utilizzare la bici, determinano una minore emissione di oltre 140.000 kg/anno di CO₂, un minor impatto acustico e percettivo, un generale innalzamento dei livelli di vivibilità e di qualità dello spazio pubblico.

CALCOLO DELLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: CO ₂	Unità di misura	Risultato
$\Delta CO_2 = \frac{\Delta km_{auto} \times Fe_{CO_2,auto} \times Op}{1000}$	kg/anno	141.003,84
CALCOLO DELLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: CO	Unità di misura	Risultato
$\Delta CO = \frac{\Delta km_{auto} \times Fe_{CO,auto} \times Op}{1000}$	kg/anno	579,84
CALCOLO DELLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: NO _x	Unità di misura	Risultato
$\Delta NO_x = \frac{\Delta km_{auto} \times Fe_{NO_x,auto} \times Op}{1000}$	kg/anno	338,00
CALCOLO DELLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: PM ₁₀	Unità di misura	Risultato
$\Delta PM_{10} = \frac{\Delta km_{auto} \times Fe_{PM_{10},auto} \times Op}{1000}$	kg/anno	29,20

Gli interventi previsti sono coerenti con le prescrizioni della strumentazione urbanistica relative all’area di intervento e con gli strumenti di settore, alla scala nazionale e regionale.

Tra questi si ricordano

- Il Piano Territoriale della Regione Campania, approvato con legge regionale n. 13/2008, strumento di pianificazione che inserisce l’organizzazione della mobilità urbana da attuarsi con sistemi intermodali tra i principali obiettivi da perseguire.
- Il Piano Regionale di risanamento della qualità dell’aria (2007), che individua specifiche misure per la disincentivazione dell’uso del mezzo privato nelle aree urbane.
- Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- La Proposta definitiva del Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli (Deliberazione del Sindaco Metropolitan n. 75 del 29 aprile 2016)
- La Legge n.2/2018, lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

- L’adesione del comune di Giugliano al “Patto dei Sindaci” con Paes approvato con Delibera della Commissione Straordinaria 191/2014
- Documento di Orientamento Strategico (DOS) del Comune di Giugliano 2009
- Programma PIU Europa 2014
- Delibera di G.C. 2/2016 sulla valenza strategica della mobilità ciclabile per migliorare la vivibilità urbana e garantire una diffusa accessibilità al territorio.
- Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 “testo Unico Ambientale»;

Pertanto, anche sulla base delle prescrizioni del Codice dell’ambiente, gli interventi proposti non alterano l’ambiente, né qualitativamente né quantitativamente, nel presente e nel lungo periodo; infatti essi non incidono su aspetti antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici.

Come evidenziato nella relazione tecnico-descrittiva il progetto può essere distinto in due ambiti, il primo urbano e il secondo rurale; per le lavorazioni relative ai movimenti del terreno vegetale, per l’ambito rurale, si ipotizza che la parte di terreno vegetale rimossa possa essere riutilizzato in sito per la sistemazione ai bordi della pista.

Lo spazio utilizzato per la realizzazione della pista ciclabile in ambito rurale è relativo ad una strada vicinale esistente e pertanto non sono previste operazioni di esproprio e di frazionamento dei lotti.

Le modalità di realizzazione delle opere, con l’utilizzo di tecnologie, metodologie e materiali ecosostenibili, garantiscono l’assenza di impatti sul contesto agricolo e urbano; inoltre le tipologie costruttive a raso su tracciati preesistenti non determinano impatto visivo, non essendo previste la realizzazione di rilevati, trincee o ponti e quindi, anche in virtù delle caratteristiche della pavimentazione utilizzata, drenante al 100%, resta inalterato l’equilibrio idrogeologico, non solo in ambito rurale ma anche in ambito urbano poiché gli interventi sono effettuati su spazi stradali già impermeabilizzati.