

COMMITTENTE:



ANAS S.p.A.

Compartimento della Viabilità per la Campania

OPERA:

Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla
S.S. 268 "del Vesuvio" dal km 0+000 al km 19+554
2° lotto - 1° e 2° stralcio dal km 0+000 al km 11+607
1° lotto - lavori di completamento dal km 11+607 al km 19+554

PARTE D'OPERA:

2° lotto - 1° e 2° stralcio dal km 0+000 al km 11+607
1° lotto - lavori di completamento dal km 11+607 al km 19+554

CONTRATTO DI APPALTO IN DATA 21.06.2006 REP. N. 59048 RACC. N. 12523

IMPRESA ESECUTRICE:

D'AGOSTINO COSTRUZIONI GENERALI S.R.L.

Via Padre Accurso s.n.c. Montefalcione (AV)

PROGETTO:

VERIFICA DI OTTEMPERANZA

ANAS SpA

Il Direttore dei Lavori
ing. Pompeo Vallario

Visto:
Il Responsabile del procedimento
Ing. Giovanni Guarino

L'IMPRESA:
D'Agostino Costruzioni Generali S.r.l.
Il Direttore Tecnico:
ing. Mario Augusti

SEZIONE:

ELABORATI ALLEGATI

TITOLO:

ALLEGATO G - Am-2-00
Relazione Tecnica generale Interventi di mitigazione
Progetto definitivo

IL PROGETTISTA:

S.T.E.s.r.l.

Structure and Transport Engineering
ing. F.M. La Camera



TAVOLE ED ELABORATI DI RIFERIMENTO

Tav. n°

Elaborato:

VO | 2 | 73 | 00

scala:

revisione: -

data: APRILE 2016

commessa:

S.S. 268

archivio files: S.S. 268

file: VO-2-73-00_AM-02.00.pdf

n°

data

revisione/descrizione

sigla

PROGETTO N°

DEL

CODICE SIL N°

NANA268001PD

COMMITTENTE:



ANAS S.p.A.

Compartimento della Viabilità per la Campania

NA 13/04 186

OPERA:

Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" dal km 0+000 al km 19+554
2° lotto - 1° e 2° stralcio dal km 0+000 al km 11+607
1° lotto - lavori di completamento dal km 11+607 al km 19+554

PARTE D'OPERA:

2° lotto - 1° e 2° stralcio dal km 0+000 al km 11+607

PROGETTO:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

Am-2-00

SEZIONE:

INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE

Progettazione:

dott. ing. Salvatore Frasca

Geologia:

dott. geol. Giampiero D'Ecclesiis

Contabilizzazione:

geom. Vittorio Formisano

geom. Francesco Trinchilla

Responsabile del procedimento:

dott. arch. Renato Maria Giampalino

Visto

Il Dirigente Tecnico N.C.:

dott. ing. Fabio Nicoletto

Il Capo Compartimento

dott. ing. Nicola Marzi

TITOLO:

OPERE DI INSERIMENTO AMBIENTALE: RELAZIONE TECNICA GENERALE

scala:

revisione:

A

data:

Novembre 2003

commessa:

S.S. 268

archivio files:

S.S. 268

file:

n°

data

revisione/descrizione

sigla

PROGETTO N° 1894 DEL 24-11-03

CODICE SIL N° NANA268001PD



Ente nazionale per le strade

Compartimento della Viabilità per la Campania

Napoli

RADDOPPIO DELLA VARIANTE ALLA S.S. 268 DEL VESUVIO TRONCO: CERCOLA-TORRE ANNUNZIATA DAL Km 0+000 AL Km 19+554

PROGETTO ESECUTIVO DEL 2° LOTTO DAL Km 0+000 AL Km 11+607

00	Ottobre 99	EMISSIONE		
REV.	DATA	DESCRIZIONE	DIS.	APPR.

	SCALA	ID	ALLEGATO
		G, 3, 4, 9, 9	H, 0, 1, 0, 1

INTEGRAZIONE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE A SEGUITO DELLE PRESCRIZIONI
DEL DECRETO DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE DEC/VIA/3590 del 17.03.1999
MINISTERO DELL' AMBIENTE prot. 2736/VIA/A.O.23G del 18.03.1999

OPERE DI INSERIMENTO AMBIENTALE
RELAZIONE TECNICA GENERALE

Il presente disegno è protetto nei termini previsti dalle leggi vigenti. Non può essere riprodotto o comunque reso noto a terzi senza la nostra preventiva autorizzazione

REDATTO DA:

Dott. Ing. Sebastiano Wancolle
Geom. Giovanni Ciardiello

VISTO L'INGEGNERE CAPO:

Dott. Ing. Carlo Valerio

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE

Dott. Ing. Gaetano Miretto

ORDINE
INGEGNERI
CASERTA
n. 1506

IRETTO - DOTT. ING. GAETANO MIRETTO

2. COMPONENTE AMBIENTALE: RUMORE E VIBRAZIONE

Il rumore costituisce un fattore di inquinamento prevalentemente urbano, lì dove sono concentrate numerose attività che determinano emissioni sonore. Il rumore urbano si caratterizza per il prevalere di basse e medie frequenze, e per intensità abbastanza elevate. I rumori possono persistere per tutto l'arco della giornata su valori elevati. È proprio questa persistenza ad essere dannosa per l'organismo umano, in quanto non permette il regolare funzionamento dei meccanismi di ripristino funzionale e di recupero nei soggetti esposti.

I dati a disposizione sulla rumorosità dei centri urbani italiani sono molto ridotti, non essendo state eseguite rilevazioni sistematiche in materia. È comunque possibile affermare che in tutte le città in cui sono stati effettuati rilevamenti il livello di rumorosità è superiore ai limiti stabiliti dall'OCSE. L'incidenza delle diverse fonti di rumore (traffico stradale, aereo, ferroviario, attività industriali, edilizie, ricreative artigianali, ecc.) e le percentuali di popolazione colpita sono variabili. In genere, però, in tutte le città italiane è il traffico veicolare ad incidere in misura rilevante sull'inquinamento sonoro. Il motivo va individuato nella configurazione viaria dei centri urbani italiani risalenti, in genere, ad epoca preindustriale.

Il livello di rumorosità nei centri urbani è dipendente dalla qualità del traffico, dalla consistenza e dall'andamento giornaliero dei flussi, oltre che dalla qualità della pavimentazione e dalla geometria urbanistica della sede viaria.

Per quanto attiene le aree investite dalla realizzazione della tratta stradale in oggetto, possiamo tranquillamente ritenere come il problema dell'inquinamento acustico non sia rilevante, almeno per la comunità umana, in considerazione della scarsa concentrazione e dimensione degli insediamenti.

Lungo il percorso si possono notare frutteti, uliveti, vigneti. Le case, tranne in alcuni casi particolari, sono ad una discreta distanza dall'asse viario; un centro sportivo, un maneggio ed un edificio con scuola di ballo si affiancano invece a ridosso del ciglio della strada. Quest'ultima interseca poi per due volte un elettrodotto e passa sopra alcuni lagni.

Si notano, percorrendo il tragitto oggetto del presente studio, alcuni grossi centri industriali e di vendita all'ingrosso, a giustificazione della presenza di traffico pesante.

La strada permettendo un'ampia visuale del Vesuvio e della zona periferica di Napoli, non è assolutamente nascosta, se non nei tratti in cui procede in trincea, ma non per questo appare, ad un osservatore disinteressato, come una ferita nel territorio, anzi il benessere che apporta ai cittadini in termini di tempi di percorrenza e di risparmio giustifica la sua presenza.

La Variante alla SS268, oggetto del presente studio, rappresenta un utile collegamento tra alcuni Comuni Vesuviani quali Cercola, Pollenatrocchia, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana ed Ottaviano. Attualmente risulta una strada ad elevata percorrenza, essa, infatti, è il mezzo più rapido per spostarsi, senza dover attraversare i centri urbani e quindi senza dover affrontare il traffico dovuto a centri commerciali o altro.

La presenza, però, di attività industriali nella zona, centri di vendita all'ingrosso, e supermercati fa sì che al traffico dovuto ai cittadini che si spostano per raggiungere il loro posto di lavoro, si affianchi quello dei veicoli pesanti, con conseguenza diretta di congestionamento soprattutto nelle ore di punta della giornata, e rischi poi di incidenti.

Alla luce di quanto detto ben si accoglie il progetto di ampliamento della strada, che dividerebbe da due a quattro corsie, con diminuzione di pericoli dovuti a sorpassi, essendo le corsie per procedere in ogni direzione nel numero di due, e soprattutto snellendo il traffico che da previsioni future diverrebbe insostenibile.

Sono inoltre previste opere di sistemazione a verde, selezionando le essenze vegetali autoctone.

Sarà ancora valutata l'ipotesi di rimodellamento delle scarpate, che potrebbe sensibilmente attenuare l'impatto visivo dovuto alla variazione morfologica, che i rilevati impongono al territorio, con copertura vegetale dei plinti di fondazione.

Particolare cura si è posta nelle sistemazioni a verde nell'intento di arrecare il minor impatto ambientale possibile.

Le caratteristiche geotecniche dei terreni attraversati e, principalmente, quelle dei materiali previsti per la costruzione dei rilevati, non richiedono l'uso di piante a radici fittibili che assumono anche funzione stabilizzante delle scarpate; è necessaria per queste ultime una tempestiva e durevole difesa dall'erosione superficiale da parte delle acque meteoriche.

Come meglio si evince dalla relazione geologica, siamo in presenza di terreni incoerenti di origine vulcanica, (piroclastici) detti comunemente sabbie del Vesuvio per cui è impossibile reperire terreno vegetale. Poiché detti terreni, peraltro ottimi per la formazione di rilevati subiscono un'azione di dilavamento da parte delle acque meteoriche, si è ritenuto opportuno ricoprire le scarpate con una "biostuoia" costituita da paglia ed altri materiali che favoriscono un rapido attecchimento del tappeto erboso.

Si è previsto in definitiva:

- a) Rivestimento con "biostuoia" delle scarpate e successiva seminazione del tappeto erboso; nei tratti in rilevato si disporranno saltuariamente, soprattutto in vicinanza delle zone edificate "macchie" di oleandri.

Nei viadotti le acque saranno raccolte in un canale di gronda sottoposta all'impalcato ed agganciato ad esso. In corrispondenza delle pile, una condotta verticale consentirà il collegamento alla tubazione sottostante.

Sia per i viadotti che per i tronchi in rilevato, in corrispondenza delle curve, per effetto della inclinazione della piattaforma stradale, sarà necessario raccogliere le acque della semi carreggiata nella mezzerie della strada posizionando, in caso di rilevato una fognatura centrale, in caso di viadotto un canale di gronda centrale.

Infine tutte le tubazioni sono dotate di pozzetti di ispezione secondo adeguati intervalli per una migliore garanzia di manutenzione futura.

Le scarpate di tagli e rilevati saranno eseguite con inclinazioni appropriate in relazione alla natura ed alle caratteristiche fisico-meccaniche del terreno. I muri di controripa sono in c.a. ed i sottopassi di piccola luce in struttura scatolare di c.a.

Ai fini di contenere al massimo le esigenze di esproprio in una zona in cui anche i valori agricoli sono molto elevati, stante la notevole fertilità dei terreni e dell'intensità delle colture, nelle zone in rilevato si sono diffusamente adottati muri di sottoscarpa e di sostegno.

Da un esame comparativo tecnico-economico è emersa la convenienza di adottare strutture di terra armata a pannelli prefabbricati cruciformi in c.a. e muri cellulari ad elementi prefabbricati monolitici.