



COMUNE DI ROCCARAINOLA

PROVINCIA DI NAPOLI

UFFICIO TECNICO COMUNALE

P.I.R.A.P. PARCO DEL PARTENIO
P.S.R. CAMPANIA 2007-2013
Misura 125.2

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

committente:

Comune di ROCCARAINOLA (NA)

approvato con Delibera di Giunta Comunale:
n° 26 del 14/03/2013

titolo dell'elaborato:

RELAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE

Il Sindaco:

AVV. RAFFAELE DE SIMONE

Il Progettista:

UTC - ARCH. ASSUNTINO RUSSO

titolo del progetto:

LAVORI DI SISTEMAZIONE DELLA
STRADA RURALE DENOMINATA
"CAMMINO DI MARCELLO"

Elaborato:

3

Preliminare

Definitivo

Esecutivo

scala:

RELAZIONE PAESGGISTICA

CARATTERISTICHE ED OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

L'amministrazione comunale si è posta tra gli obiettivi prioritari la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade rurali, essendo il territorio di Roccarainola costituito per la maggior parte da zone collinari e montuose, per lo più ubicate all'interno della perimetrazione del Parco regionale del Partenio.

Il tratto di strada oggetto degli interventi descritti di seguito è posta nei limiti territoriali del parco e conduce fino al confine con il territorio appartenente al comune di San Felice a Cancelli, in provincia di Caserta.

Il progetto in questione è dunque finalizzato al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- il raggiungimento di elevati standard di riqualificazione e sicurezza, ottenibili agendo sia sulle scelte architettoniche, con l'utilizzo di tecniche e materiali tipici del luogo (pietra calcarea, legno di castagno, pavimentazione naturale a base di miscela pigmentata, inerbimenti e piantumazioni autoctone) che su quelle tipologiche, di stabilità e durabilità dell'infrastruttura da realizzare;
- la sistemazione dei tratti a mezza costa con opportuna collocazione di gabbionate rinverdate a contenimento del pacchetto stradale, ove necessario;
- la realizzazione di opportuna cunetta laterale, costruita con materiali naturali, per la regimazione delle acque superficiali;
- l'installazione di staccionate con paletti in legno di castagno e idonea recinzione da collocare nei tratti in prossimità dell'attraversamento dell'alveo;
- l'utilizzo di fascinate, viminate e geostuoie tridimensionali, con inserimento di talee, finalizzato ad una maggiore stabilità delle scarpate laterali maggiormente sollecitate.
- la realizzazione di piazzole di scambio, ubicate in luoghi già preconfigurati, per evitare movimenti di terra inopportuni ed invasivi; in particolare una di queste piazzole sarà realizzata in prossimità del punto medio del tratto a mezza costa da sistemare, mediante uno sdoppiamento della carreggiata per aggirare un albero di quercia esistente, in modo da evitarne l'abbattimento.

Il perseguimento di tali obiettivi impone regole precise per la gestione della fase esecutiva, anche in considerazione dei seguenti aspetti di seguito approfonditi:

- ASPETTI INSEDIATIVI E PAESAGGISTICI;
- INDIVIDUAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI;

- IMMUTATE CONDIZIONI DEL RETICOLO IDRICO SUPERFICIALE;
- MODIFICA DELLE CONDIZIONI DI STABILITÀ DEI SUOLI;
- SALUTE PUBBLICA;
- APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO DELLE TERRE;

ASPETTI INSEDIATIVI E PAESAGGISTICI

Il tratto viario da sistemare è ubicato a nord della strada cosiddetta “Cammino di Marcello”, dal grande condottiero romano che, provenendo da Benevento, l’attraversò per raggiungere la piana Nolana.

Dal punto di vista paesaggistico l’area si presenta coltivata, con insediamenti agricoli dediti prevalentemente alla coltura del nocciolo, alle quote più basse, e dell’olivo più a monte; inoltre la strada risulta in alcuni tratti costeggiata da alberi autoctoni, come il castagno, la quercia, ecc.; e da una folta vegetazione di arbusti dalla quale emergono con particolare frequenza le ginestre e i fichi d’india.

Pertanto, la lettura del paesaggio è condizionata dal progetto di riqualificazione, soprattutto in alcuni tratti che sembrano aver perso quella connotazione rurale ed ambientale per l’invadenza antropica, dovuta alla presenza di oggetti e materiali che disturbano di fatto il paesaggio, come si evince dalle foto successive.



Paletti in ferro da sostituire con pali di castagno



Contenimenti in lamiera da sostituire con gabbionate rinverdite



Pavimentazione in conglomerato bituminoso da sostituire con battuto pigmentato



Materiali abbandonati da ripulire

Tale riqualificazione dovrà dunque ripristinare le condizioni originarie ed essere “definita” con materiali locali, di ottima qualità e durevolezza, ai quali è affidata anche una funzione di valorizzazione dell’intera area.

In tale contesto, le parti del progetto, maggiormente sensibili dal punto di vista paesaggistico, sono prevedibilmente quelle che possono generare fenomeni di occultamento percettivo per i punti di vista “radenti” ma, per l’opera in oggetto, trattandosi di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria che non comportano mutamenti percettibili, l’impatto ambientale è irrilevante, se non addirittura assente in quanto, a lavori ultimati, l’identità dei luoghi ante operam non risulterà compromessa

ma anzi ne uscirà rafforzata in virtù degli interventi di pulizia ed eliminazione delle superfetazioni antropiche che disturbano ed inquinano l'ambiente.

INDIVIDUAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI, DELLE PRESCRIZIONI E DELLE MISURE DI MITIGAZIONE O COMPENSAZIONE

Al termine dell'analisi, conformemente con quanto previsto dalle norme vigenti, è possibile procedere con una disamina dei prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e naturalistiche, determinando, in via definitiva, le eventuali misure di compensazione, mitigazione e ripristino, qualora dovesse mutare lo scenario paesaggistico ed ambientale.

Tali misure, inizialmente individuate nel corso della progettazione preliminare, sono state maggiormente approfondite e si concretizzano attraverso gli interventi previsti, che si riassumono come segue:

- disfacimento e scarificazione della fondazione stradale nei tratti in cui sono presenti massetti in cemento e trasporto a rifiuto;
- pulizia e decespugliamento della sede stradale e delle banchine laterali;
- profilatura e sistemazione delle scarpate laterali, nei tratti in cui invadono la sede stradale, mediante interventi di ingegneria naturalistica;
- rifacimento della fondazione stradale mediante materiale calcareo frantumato dei luoghi stabilizzato con leganti naturali in grado di garantire ottime prestazioni a bassi dosaggi nel rispetto dell'ambiente;
- opere di completamento, quali cunette laterali rinverdite, segnaletica orizzontale e verticale, piazzole di scambio, barriere di protezione e messa in sicurezza, da realizzarsi con paletti di castagni, eventuali punti di illuminazione (con pali muniti di pannelli solare), opere di regimazione idraulica in corrispondenza ai canali di scolo naturale delle acque di superficie.

Inoltre saranno realizzati i seguenti interventi d'ingegneria naturalistica:

- Piantumazione di piantine di specie arbustive o arboree appartenenti alla vegetazione autoctona, da posizionare lungo alcune scarpate ed in alcuni tratti dei bordi della strada e presso gli svincoli, per migliorare la stabilità dei terreni e delle scarpate.
- Scarpate rinverdite, per assicurare una protezione a tali superfici che eviti il dilavamento dei terreni in casi di pioggia, attraverso l'inerbimento delle superfici inclinate costeggianti in parte l'asse viario anche mediante la tecnica dell'idrosemina;
- Cunetta rinverdita per la raccolta delle acque meteoriche realizzate in legname e pietrame con tondini di castagno e pietra calcarea.
- Gabbionate rinverdite: a protezione delle scarpate a valle ed a salvaguardia e sostegno della sede stradale.

CONDIZIONI DEL RETICOLO IDRICO SUPERFICIALE

Questo aspetto è riconducibile all'introduzione di piccoli ampliamenti che non alterano o modificano il sistema idrico superficiale, così come presente nella situazione ante operam. Infatti il ricettore principale delle acque superficiali è costituito prevalentemente dal cunettone esistente più a valle, che convoglia tali acque nella fogna di via Veccio, oltre naturalmente a quello della captazione naturale delle acque che avviene mediante i ricettori costituiti dai canali di scolo naturale esistenti in loco.

Inoltre, è da sottolineare che l'area non risulta soggetta a rischio idraulico e pertanto l'opera in argomento, non pregiudica né peggiora le condizioni di funzionalità idraulica ante operam, ma al contrario convogliando l'acqua di superficie del tratto di intervento, in opportuna cunetta laterale, ne costituisce un miglioramento.

CONDIZIONI DI STABILITÀ DEI SUOLI

L'effetto potenzialmente indotto da tutte le azioni progettuali che intervengono sulle aree limitrofe non producono un'alterazione del livello di gravità dell'impatto, ma anzi gli interventi di progetto contribuiscono notevolmente alla riduzione dei rischi di microfrane che potrebbero verificarsi lungo le scarpate laterali alla strada, soprattutto in prossimità degli imbocchi delle due strade che in essa confluiscono.

SALUTE PUBBLICA

Gli impatti potenziali sono riferiti sostanzialmente ai possibili incrementi di inquinamento del terreno o atmosferico inducibili alla realizzazione dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda lo specifico del progetto analizzato, si può osservare che con l'intervento si realizza un miglioramento complessivo delle condizioni attuali, sia perché prevede la pulizia e la rimozione degli elementi di disturbo, sia perché costituisce una riqualificazione complessiva dell'intera area, anche e soprattutto per quanto concerne la messa in sicurezza e la maggiore percorribilità della strada.

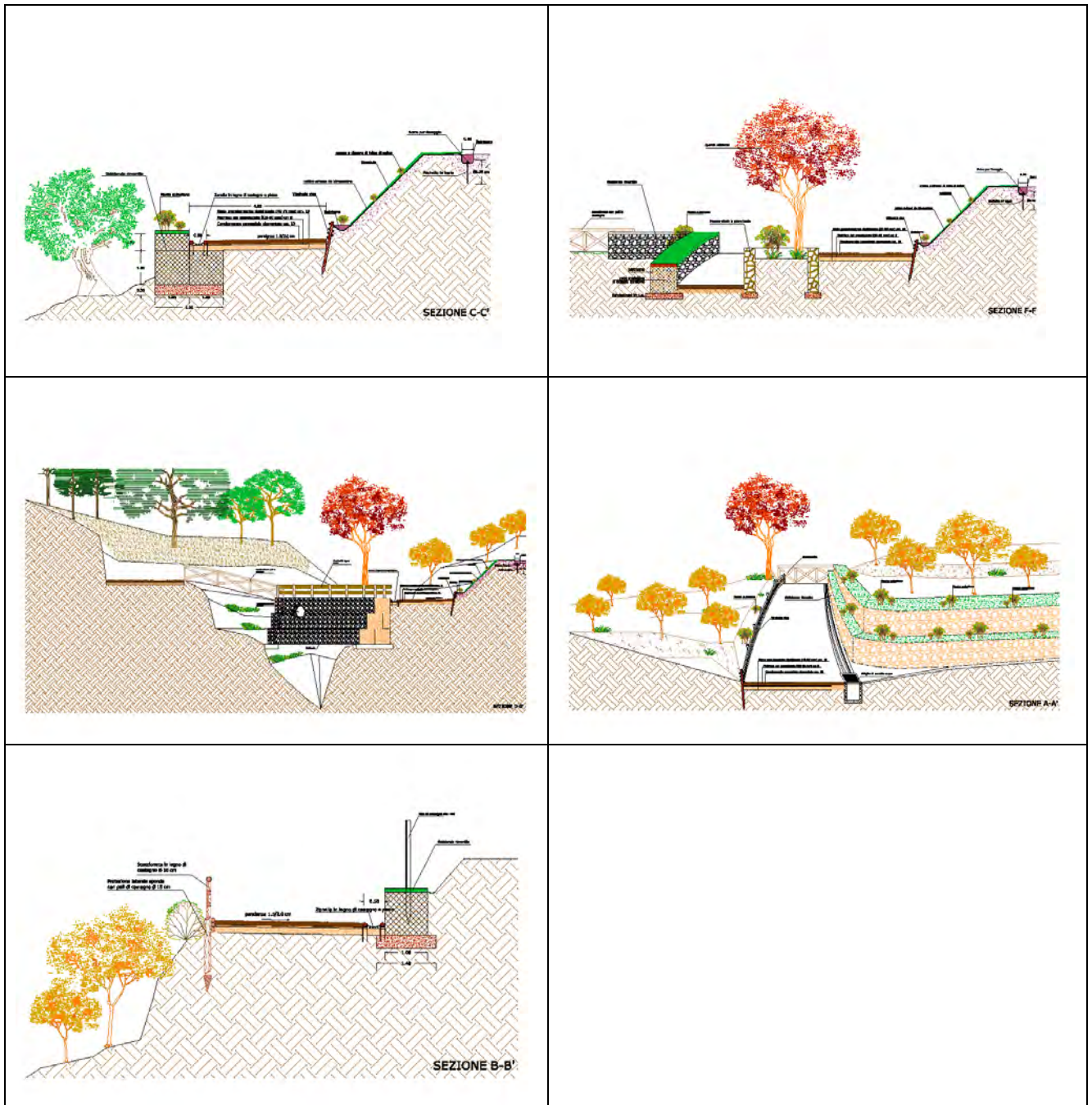
APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO DI TERRE

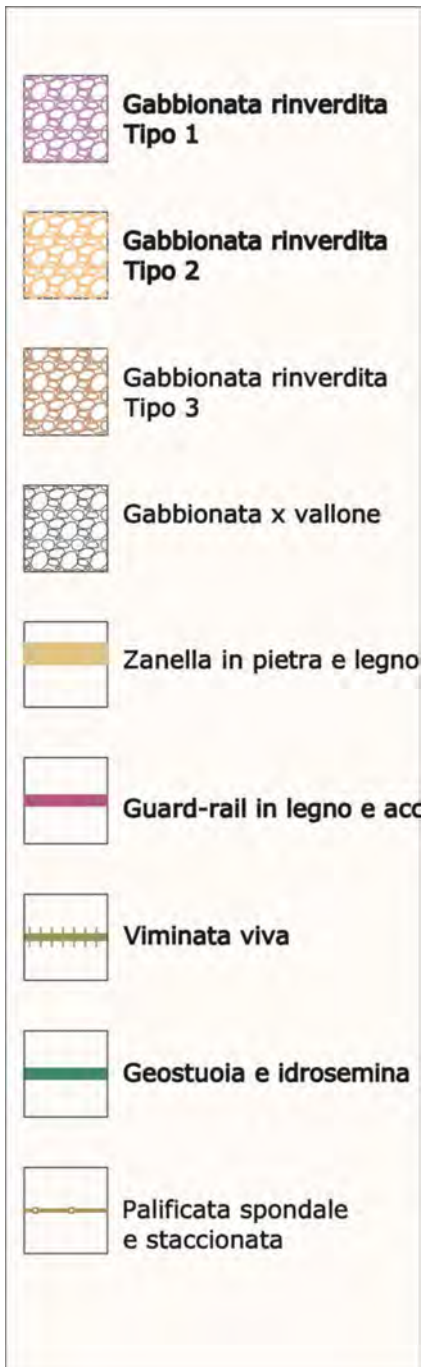
L'intervento prevede solo piccole zone di rilevato, poiché non si ha la necessità di operare movimenti di terra significativi e pertanto, il problema dell'approvvigionamento e smaltimento di terra risulta di modesta entità. In particolare il materiale di risulta proveniente dagli scavi di fondazione per l'allocazione delle gabbionate previste in progetto, sarà riutilizzato previa opportune analisi chimico-fisiche, mentre quello

proveniente dallo splatemento della sede stradale per realizzare lo strato di fondazione del tratto da pavimentare, sarà trasportato a discarica.

Tuttavia, anche qualora si dovesse rendere necessario operare degli scavi finalizzati alla rimozione di parte del terreno, a causa della presenza di terre con caratteristiche chimiche non idonee, il materiale di risulta, che non potrà essere riutilizzato per il corpo dei rilevati, per l'assenza dei requisiti previsti dalla norma, sarà trasportato in apposita discarica autorizzata.

ABACO DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO





Per un'analisi più approfondita degli interventi di progetto si rimanda alle tavole grafiche allegate al progetto esecutivo dei lavori in argomento.

IMMAGINI DI INTERVENTI SIMILI REALIZZATI IN AREE PROTETTE

		
Parco Nazionale della Maiella	Viabilità Rurale Parco Minerario Dell'Argentiera	Percorso di visita della città di Vittorio Veneto
		
Oasi naturalistica, Fidenza (Parma)	Percorsi Pedonali, Cascata delle Marmore(Terni)	Pista pedo-ciclabile, Colfiorito (Perugia)

Il progettista UTC
Arch. Assuntino Russo