

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. PIANIFICAZIONE E COORDINAMENTO PROGETTI

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI – BARI

RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO

1° LOTTO FUNZIONALE CANCELLO – FRASSO TELESINO E VARIANTE

ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI

ANALISI PER LA FUNZIONALITÀ DELLA TRATTA CANCELLO-FRASSO  
NELL'IPOTESI DI SUDDIVISIONE DEL PROGETTO IN FASI

SCALA:

-

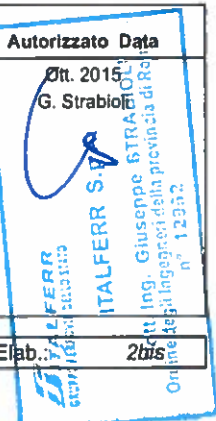
COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

IF0F 01 D 05 RH MD0000 002 A

| Rev. | Descrizione         | Redatto    | Data      | Verificato | Data      | Approvato  | Data      | Autorizzato | Data      |
|------|---------------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|-----------|
| A    | EMISSIONE ESECUTIVA | I. D'Amore | Ott. 2015 | E. Perrone | Ott. 2015 | F. Perrone | Ott. 2015 | G. Strabio  | Ott. 2015 |
|      |                     |            |           |            |           |            |           |             |           |
|      |                     |            |           |            |           |            |           |             |           |
|      |                     |            |           |            |           |            |           |             |           |

File: IF0F01D05RHMD0000002A

n. Elab.: 2bis



## PREMESSA

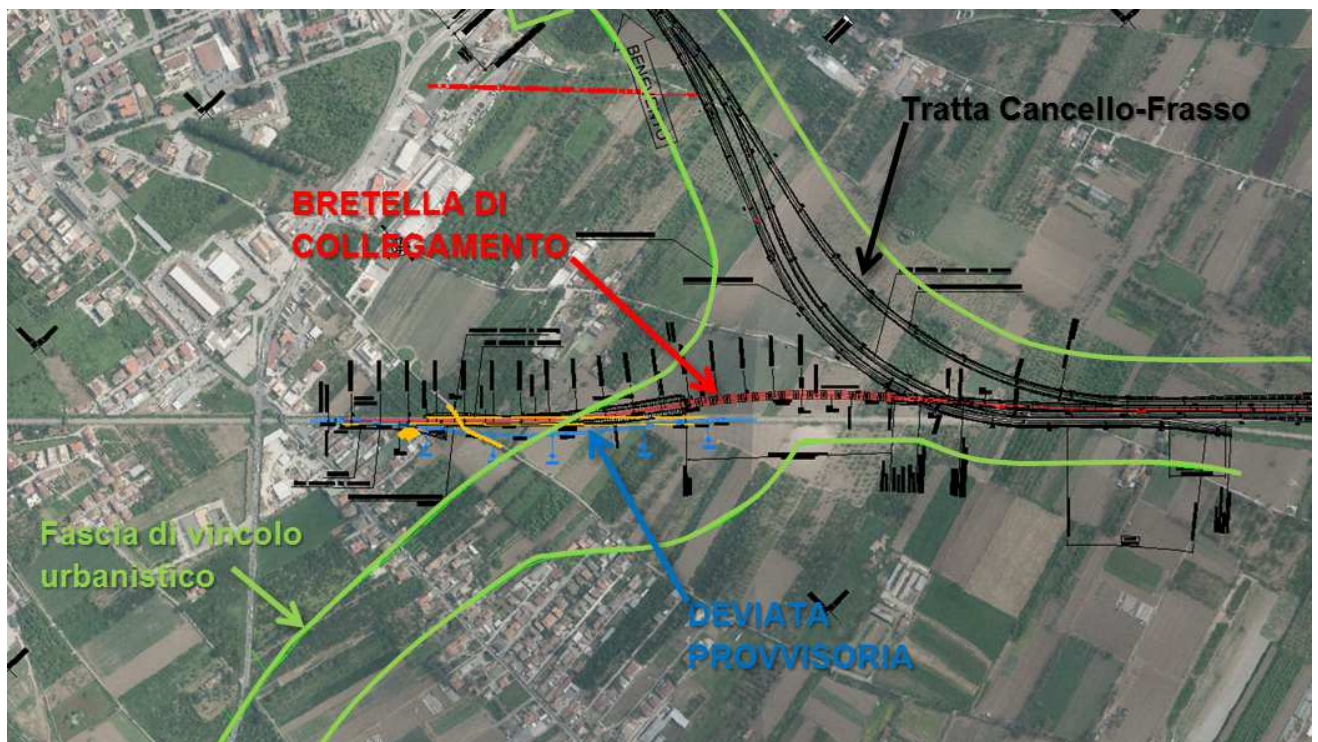
La documentazione di cui al presente Dossier integra quella costituente il progetto definitivo della tratta Canello – Frasso Telesino e variante alla linea Roma – Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni.

La stessa è stata predisposta tenuto conto delle disposizioni dettate dalla Legge n. 164/ 2014, “allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l’effettiva realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, in modo da poter avviare i lavori relativi a parte dell’intero tracciato...” considerando, in particolare, la possibilità di rendere autonoma e funzionale la realizzazione della tratta Canello – Frasso rispetto al più complesso intervento che prevede la realizzazione anche del così detto “Shunt di Maddaloni”.

Tale connotazione di autonoma funzionalità della tratta Canello – Frasso si potrà ottenere prevedendo la realizzazione di un manufatto opzionale (oggetto della presente integrazione progettuale), atto a consentire il collegamento fra la tratta Canello – Frasso e l’attuale Linea Storica Roma – Napoli Via Cassino.

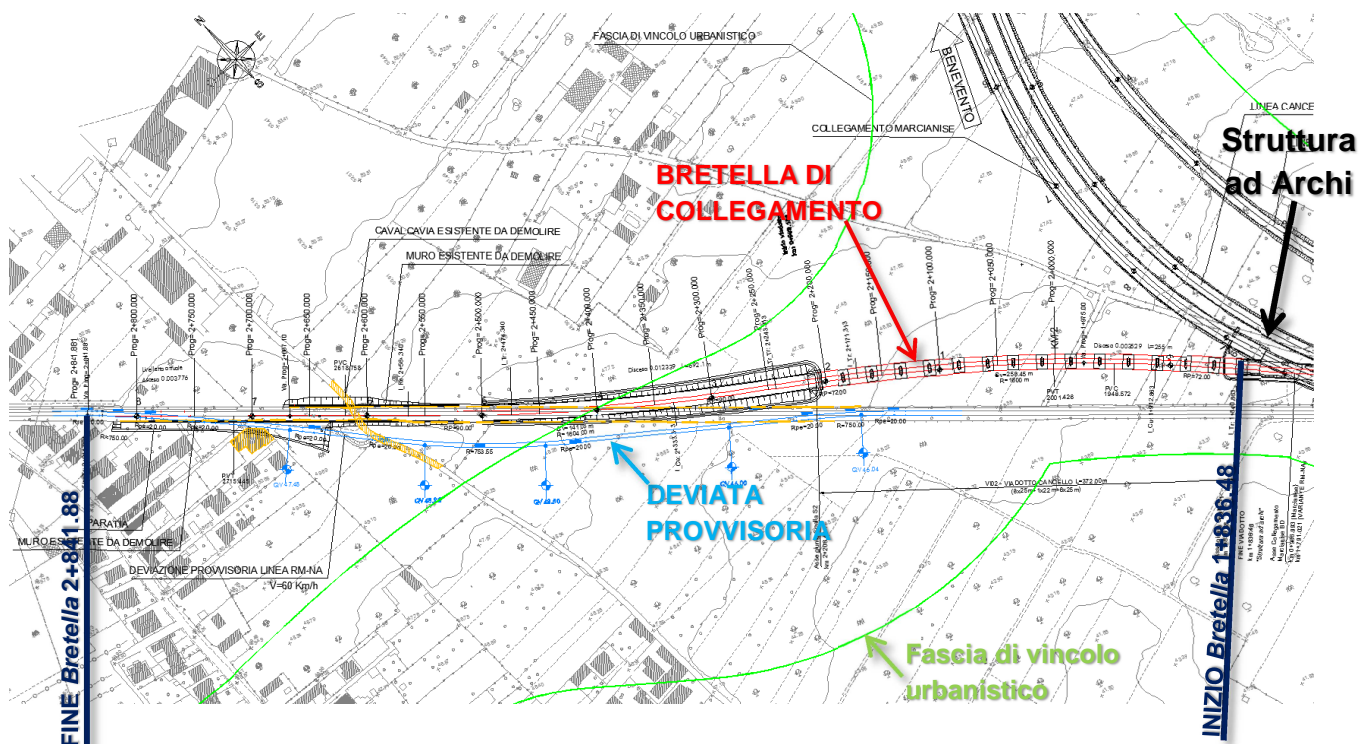
## OPERA PER IL COLLEGAMENTO TRA LA TRATTA CANCELLO-FRASSO E LA LINEA ROMA-NAPOLI VIA CASSINO

Il manufatto è rappresentato da una *Bretella di collegamento* tra la “Struttura ad Archi” e la Linea Storica Roma - Napoli via Cassino; tale collegamento potrà essere realizzato qualora fosse rilevata la necessità o l’opportunità di realizzare l’intervento con una tempistica differenziata, anticipando quello della Canello Frasso, che rappresenta il tratto funzionale al collegamento della Napoli-Bari, rispetto al così detto shunt di Maddaloni. Tale manufatto renderà pertanto funzionale la tratta Canello-Frasso, raccordando la cosiddetta area delle interconnessioni con la linea storica di Cassino.



*Inquadramento territoriale nel Comune di Maddaloni*

La realizzazione di tale collegamento è rappresentata nell'elaborato piano – volumetrico (**ALLEGATO 1 all'Analisi per la funzionalità della tratta Canello-Frasso nell'ipotesi di suddivisione del progetto in fasi**) redatto al fine di dare contezza alle amministrazioni convocate in conferenza di servizi dei modesti impatti sul territorio e della non sostanzialità della modifica che verrebbe ad introdursi al progetto definitivo dell'opera rispetto al progetto preliminare assentito per gli aspetti urbanistici ed ambientali.



*Bretella di collegamento tra la "Struttura ad Archi" e la Linea Storica Roma - Napoli via Cassino*

La *Bretella di collegamento*, per il tratto compreso fra il VI01 – "Struttura ad archi" e la fine intervento, è stata tracciata rimanendo sostanzialmente all'interno della *fascia di vincolo urbanistico*, individuata in sede di approvazione del Progetto Preliminare e per la parte non compresa ricalcando il sedime della attuale *Linea Storica*, comunque all'interno della fascia di 30 m dalla più vicina rotaia esistente.

La *bretella* ha origine in prossimità della spalla della "Struttura ad archi", per uno sviluppo complessivo di circa 1000 m, di cui una prima porzione in viadotto di c.a. 370 m posto in continuità al VI01 e realizzato con la medesima tipologia dei viadotti di linea (campate a 4 cassoncini in c.a.p. e soletta gettata in opera e campate a struttura mista acciaio calcestruzzo) e successivo rilevato con altezza di circa 7 metri rispetto al piano campagna in corrispondenza della spalla del viadotto, che diminuisce con pendenza del 12.3‰, fino a raggiungere la quota altimetrica della LS in trincea.

Per realizzare il tratto della *Bretella* anzidetta, interferente con il sedime esistente, e mantenere contestualmente l'esercizio della *Linea Storica* è necessaria una deviate provvisoria, che comporterà la realizzazione di una paratia a protezione della zona edificata in dx procedendo da *Roma* verso *Napoli*, nonché la demolizione di spogliatoi di un centro sportivo. La realizzazione di tale tratto comporta la necessità di demolire alcuni manufatti della Linea Ferroviaria, nonché la demolizione del cavalcaferrovia esistente, e relative rampe, afferente ad una viabilità podereale (*via Monaca*).

Per quanto attiene le tematiche ambientali, si evidenzia che l'opera in questione, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, non si ritiene comporti sostanziali modifiche e/o impatti sul contesto ambientale in cui si inserisce rispetto all'intera opera in progetto; sull'area di studio non insistono vincoli paesaggistici né ambientali (Vincoli D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., Rete Natura 2000, Aree naturali protette, ecc.).

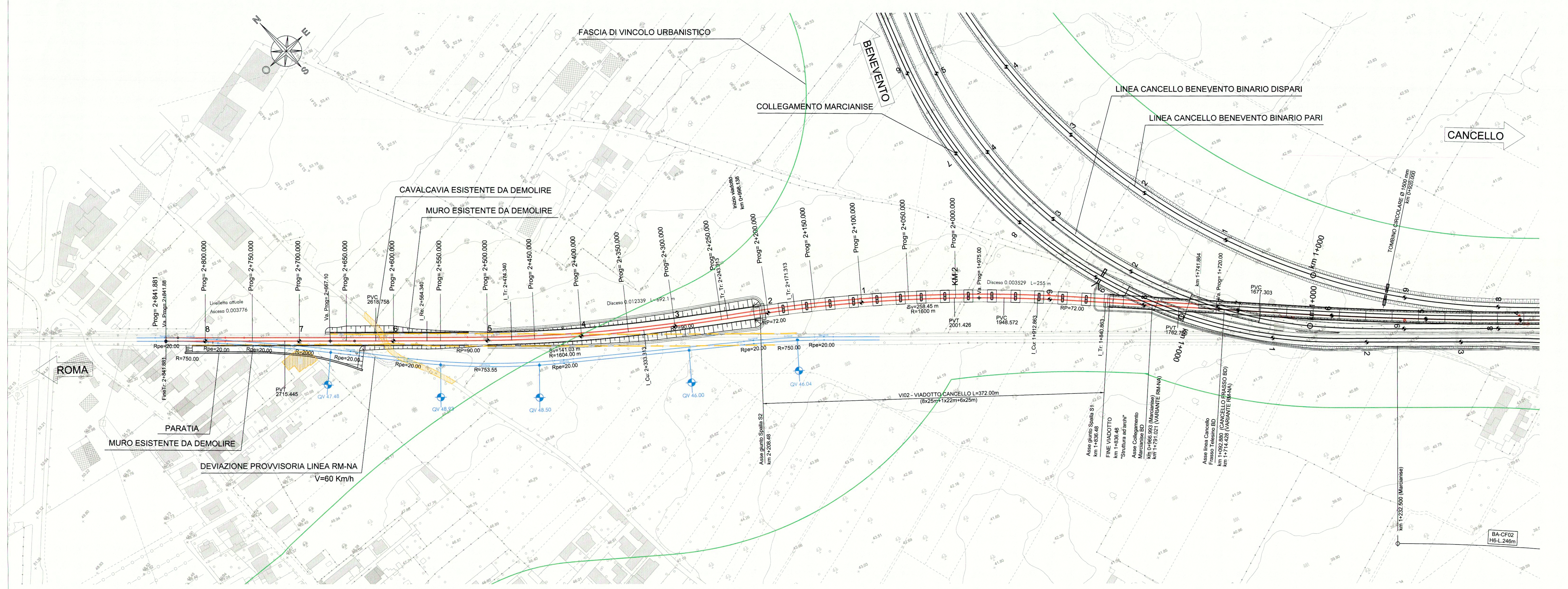
Il tracciato della *Bretella* di collegamento in oggetto, come anticipato, risulta infatti strettamente adiacente e talvolta coincidente con l'attuale Linea Storica Roma – Napoli via Cassino pertanto, in relazione al traffico ferroviario atteso e al medesimo contesto territoriale di riferimento, non si prevede il coinvolgimento di nuovi ricettori. A tal proposito, non essendo previste variazioni di impatto significative sulle componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera, né variazioni sostanziali al sistema di cantierizzazione già studiato nel Progetto Definitivo, restano valide le assunzioni contenute negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione e nel Progetto di Monitoraggio Ambientale, nonché all'Ottemperanza alle prescrizioni impartite.

Per quanto attiene la tematica della gestione dei materiali di scavo e di approvvigionamento connessa alla realizzazione dell'intervento in oggetto, l'eventuale presenza della "bretella" di collegamento è stata comunque prevista all'interno della documentazione relativa al Piano di Utilizzo redatto ai sensi del D.M. 161/2012 (*Annesso tecnico: Bilancio dei materiali di scavo nell'ipotesi di suddivisione del progetto in fasi funzionali* contenuto nel documento "Piano di Utilizzo dei materiali di scavo ai sensi del D.M. 161/2012 - Relazione generale" IF0F01D22RGTA0000001B).

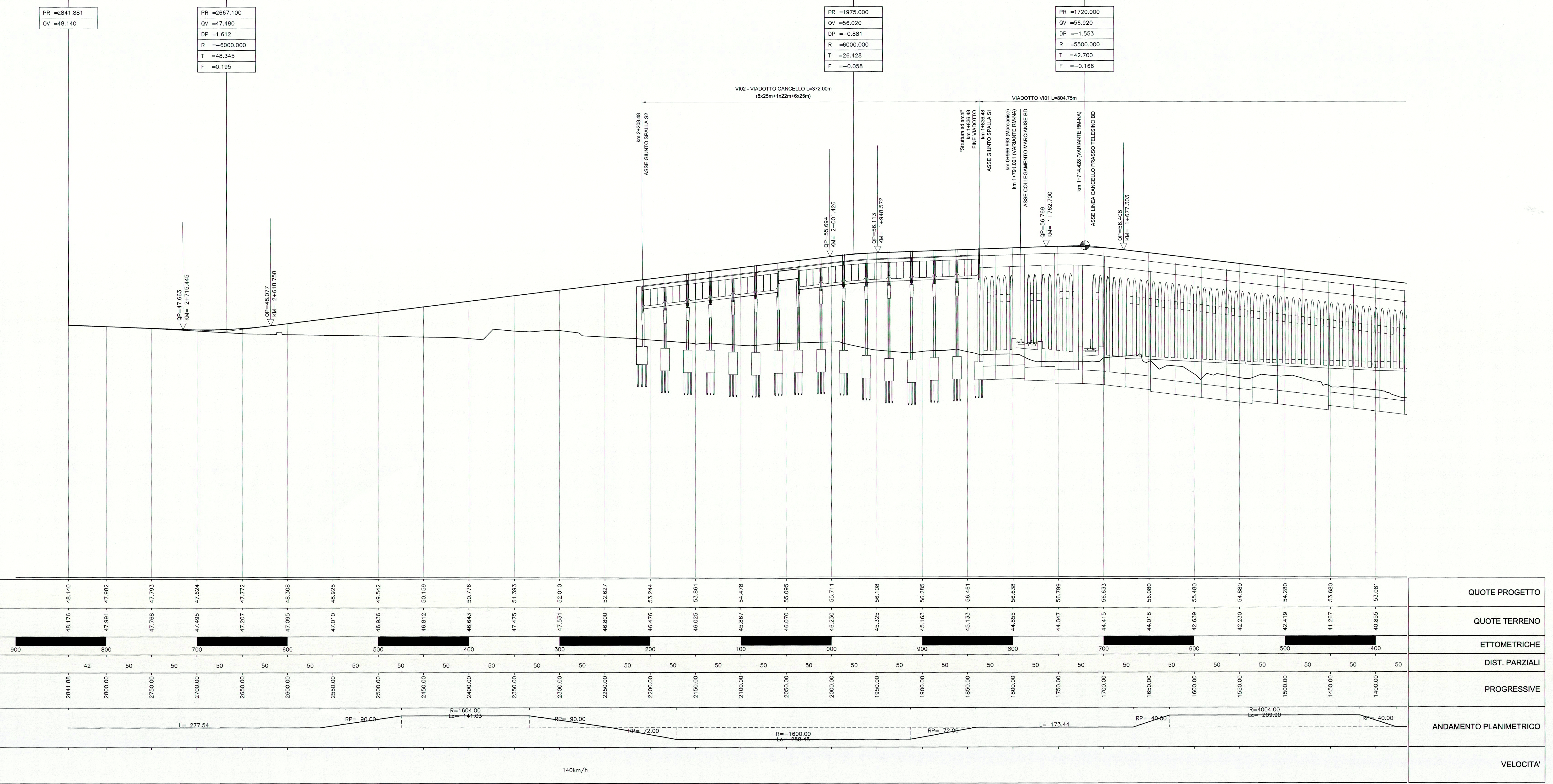
Non si prevedono pertanto modifiche significative, né in fase di realizzazione né in fase di esercizio, rispetto a quanto già analizzato negli elaborati ambientali connessi al Progetto Definitivo della tratta "Cancello – Frasso Telesino e variante alla linea Roma – Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni".

Per quanto riguarda gli aspetti archeologici, si specifica, che qualora la bretella dovesse rendersi necessaria, verranno attivate tempestivamente, in accordo con la competente Soprintendenza Archeologia della Campania, tutte le procedure e le attività di archeologia preventiva in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa vigente.





|          |          |          |                |
|----------|----------|----------|----------------|
| 174.781  | 692.100  | 255.000  | L              |
| 0.860    | -8.540   | -0.900   | DSL Livelle    |
| 3.776    | 12.339   | 3.529    | P              |
| 2841.881 | 2667.100 | 1975.000 | Progr. Livelle |



| QUOTE PROGETTO  | QUOTE TERRENO   | ETTOMETRICHE | DIST. PARZIALI | PROGRESSIVE | ANDAMENTO PLANIMETRICO | VELOCITA' |
|-----------------|-----------------|--------------|----------------|-------------|------------------------|-----------|
| 48.176 - 48.140 | 47.981 - 47.982 | 900          | 2841.881       | 2841.881    | L= 277.24              | 140km/h   |
| 47.768 - 47.793 | 47.495 - 47.624 | 800          | 2750.000       | 2750.000    | RP= 80.00              |           |
| 47.495 - 47.624 | 47.207 - 47.772 | 700          | 2700.000       | 2700.000    | RP= 80.00              |           |
| 47.010 - 48.925 | 46.936 - 49.542 | 600          | 2650.000       | 2650.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.936 - 49.542 | 46.817 - 50.129 | 500          | 2600.000       | 2600.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.817 - 50.129 | 46.643 - 50.776 | 400          | 2550.000       | 2550.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.643 - 50.776 | 47.475 - 51.383 | 300          | 2500.000       | 2500.000    | RP= 80.00              |           |
| 47.475 - 51.383 | 47.331 - 52.010 | 200          | 2450.000       | 2450.000    | RP= 80.00              |           |
| 47.331 - 52.010 | 46.860 - 53.627 | 100          | 2400.000       | 2400.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.860 - 53.627 | 46.476 - 53.244 | 000          | 2350.000       | 2350.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.476 - 53.244 | 46.025 - 53.881 | 900          | 2300.000       | 2300.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.025 - 53.881 | 45.897 - 54.476 | 800          | 2250.000       | 2250.000    | RP= 80.00              |           |
| 45.897 - 54.476 | 46.070 - 55.095 | 700          | 2200.000       | 2200.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.070 - 55.095 | 46.230 - 55.711 | 600          | 2150.000       | 2150.000    | RP= 80.00              |           |
| 46.230 - 55.711 | 45.325 - 56.108 | 500          | 2100.000       | 2100.000    | RP= 80.00              |           |
| 45.325 - 56.108 | 45.163 - 56.285 | 400          | 2050.000       | 2050.000    | RP= 80.00              |           |
| 45.163 - 56.285 | 45.133 - 56.401 | 300          | 2000.000       | 2000.000    | RP= 80.00              |           |
| 45.133 - 56.401 | 44.853 - 56.638 | 200          | 1950.000       | 1950.000    | RP= 80.00              |           |
| 44.853 - 56.638 | 44.947 - 56.789 | 100          | 1900.000       | 1900.000    | RP= 80.00              |           |
| 44.947 - 56.789 | 44.415 - 56.653 | 000          | 1850.000       | 1850.000    | RP= 80.00              |           |
| 44.415 - 56.653 | 44.016 - 56.086 | 900          | 1800.000       | 1800.000    | RP= 80.00              |           |
| 44.016 - 56.086 | 42.639 - 56.480 | 800          | 1750.000       | 1750.000    | RP= 80.00              |           |
| 42.639 - 56.480 | 42.230 - 54.880 | 700          | 1700.000       | 1700.000    | RP= 80.00              |           |
| 42.230 - 54.880 | 42.419 - 54.280 | 600          | 1650.000       | 1650.000    | RP= 80.00              |           |
| 42.419 - 54.280 | 41.267 - 53.686 | 500          | 1600.000       | 1600.000    | RP= 80.00              |           |
| 41.267 - 53.686 | 40.855 - 53.081 | 400          | 1550.000       | 1550.000    | RP= 80.00              |           |
| 40.855 - 53.081 |                 | 300          | 1500.000       | 1500.000    | RP= 80.00              |           |
|                 |                 | 200          | 1450.000       | 1450.000    | RP= 80.00              |           |
|                 |                 | 100          | 1400.000       | 1400.000    | RP= 80.00              |           |

COMMITTENTE: **RFI** ROTE FERROVIARIA ITALIANA  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE INVESTIMENTI  
PROGRAMMA NODO DI NAPOLI

PROGETTAZIONE: **ITALFERR**  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TECNICA  
U.O. PROGETTAZIONE LINEE NODI E ARMAMENTO

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI  
RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO  
1° LOTTO FUNZIONALE CANCELLO-FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA-NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI

Allegato 1 all'analisi per la funzionalità della tratta Canello-Frasso nell'ipotesi di suddivisione del progetto in fasi

SCALA: 1:2.000/200

| COMMESSA | LOTTO | FASE | ENTE | TIPO DOC. | OPERA/DISCIPLINA | PROGR. | REV. |
|----------|-------|------|------|-----------|------------------|--------|------|
| I.F.O.F. | 01    | D    | 13   | L6        | I.F.O.O.01       | -.-    | A    |

| Revis. | Descrizione         | Redatto | Data    | Verificato | Data    | Approvato | Data    | Autore  |
|--------|---------------------|---------|---------|------------|---------|-----------|---------|---------|
| A      | Emissione Esecutiva | [Firma] | 01/2015 | [Firma]    | 01/2015 | [Firma]   | 01/2015 | [Firma] |

File: Studio\_IPOTEVA

n. Etab.: X