

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**DIREZIONE TECNICA**

**U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE**

**PROGETTO ESECUTIVO  
ITINERARIO NAPOLI – BARI  
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI**

VIABILITA' GAUDELLO

**RELAZIONE TECNICA GENERALE**

SCALA:

-

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

IF0J 00 E 78 RG IF0005 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	A. Pagano	Sett. 2015	D. Tiberti	Sett. 2015	D. APREA	Sett. 2015	D. Tiberti Ott. 2015
B	Emissione a seguito di validazione	A. Pagano	Ott. 2015	D. Tiberti	Ott. 2015	D. APREA	Ott. 2015	



File:.doc IFJ00 E 78 RG IF0005 001 B

n. Elab.: 4

## INDICE

1	GENERALITÀ.....	3
2	PRINCIPALE NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	4
3	DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....	6
4	VERIFICHE INCROCI.....	10
5	FASI REALIZZATIVE.....	12
6	CRITERI DI PROGETTAZIONE STRADALE.....	12
6.1	ANALISI DELLA SICUREZZA .....	13
6.2	SCELTA DELLA VELOCITÀ DI PROGETTO E DEFINIZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA .....	15
6.3	ALLARGAMENTO DELLA SEDE CARRABILE IN CURVA .....	16
6.4	VISIBILITÀ PER L'ARRESTO.....	17
7	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO E VERIFICHE STRADALI.....	18
7.1	VERIFICHE PLANIMETRICHE.....	19
7.2	VERIFICHE ALTIMETRICHE.....	19
7.3	ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	19
7.4	ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	22
8	ACCESSI.....	23

## 1 GENERALITÀ

Il progetto della variante Canello è inserito tra le infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla Legge Obiettivo n.443/01 e successivamente nel recente Decreto Sblocca Italia (DL 12 settembre 2014 n.133- convertito dalla Legge 164/2014).

Il progetto preliminare L.O. della variante Canello è stato approvato con pubblicazione di delibera CIPE del 27/7/13 su GU n° 175.

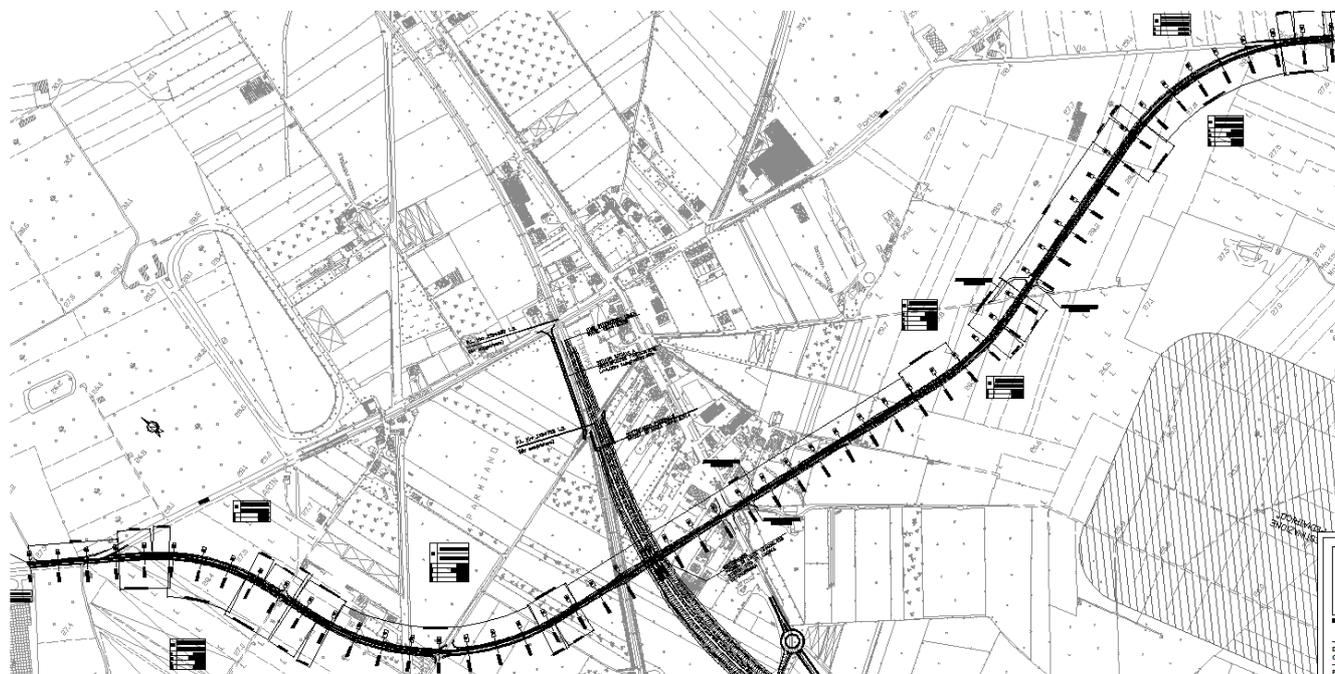


Fig. 1. Stralcio planimetrico del PP di L.O. – NV 10 , intera viabilità

Il progetto definitivo a base di questo progetto esecutivo, è stato approvato dal Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina con ordinanza n.11 del 18.06.2015.

La progettazione esecutiva di cui trattasi comprende una prima opera funzionale dell'intervento sopra menzionato e precisamente la realizzazione del tratto compreso tra la SP 74 Ponte dei Cani e la ex SS 162.



Fig. 2. Stralcio planimetrico PE viabilità lato Est

Detta viabilità è parte dell'opera di collegamento tra la SP 74 "Ponte dei Cani" con la SP 23 "Gaudello" che consente di chiudere i due PL esistenti alle progressive km 228+728 e km 229+530 presenti sulla attuale linea storica Cancellò - Napoli nel tratto terminale a Nord della variante ferroviaria.

Il progetto ha tenuto conto della richiesta dei tecnici della Provincia di Napoli nel classificare tale viabilità con la categoria tipo C2 (strada extraurbana secondaria) con corsie da 3.50 m e banchine da 1.25 (larghezza complessiva 9.50 m).

Si allega alla presente la Determinazione 10471 del 07/09/2007 che stabilisce che la SP 74 "Ponte dei Cani" e la SP 23 "Gaudello SP 45 sono *"assimilabili"* a strade extraurbane secondarie (TIPO "C").

## 2 PRINCIPALE NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La normativa di riferimento per la progettazione stradale è la seguente:

- D.M. 5 novembre 2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
- D.M. 22 aprile 2004 Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada e s.m.i.;

- D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- Decreto 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”
- D.M. 18/02/1992: “Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza”;
- D.M. 03/06/1998: “Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale”;
- D.M. 21/06/2004: “Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale”;

La normativa di riferimento per la progettazione delle opere civili è la seguente:

- D.M. 14 gennaio 2008 - Norme Tecniche per le Costruzioni
- Circolare 2 febbraio 2009,n. 617 - Istruzioni per l'applicazione delle “Nuove norme tecniche per le costruzioni” di cui al D.M. 14 gennaio 2008.
- UNI EN 1992-1-1 “Progettazione delle strutture di calcestruzzo
- UNI EN 206-2-2011: Calcestruzzo. “Specificazione, prestazione, produzione e conformità”.

	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLO</b>					
	RELAZIONE VIABILITA'	COMMESSA <b>IF0J</b>	LOTTO 00	CODIFICA E 78 RG	DOCUMENTO IF 00.05.001	REV. B

### 3 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento in oggetto si sviluppa su un terreno pressochè pianeggiante in rilevato basso e presenta sviluppo complessivo di circa 1134 m oltre le zone di incrocio.

La nuova viabilità prevede ad Est una intersezione a rotatoria con la SP 74 "Ponte dei Cani". Essa è una rotatoria convenzionale a tre bracci con diametro esterno di 42 m e corsia di 6 m.

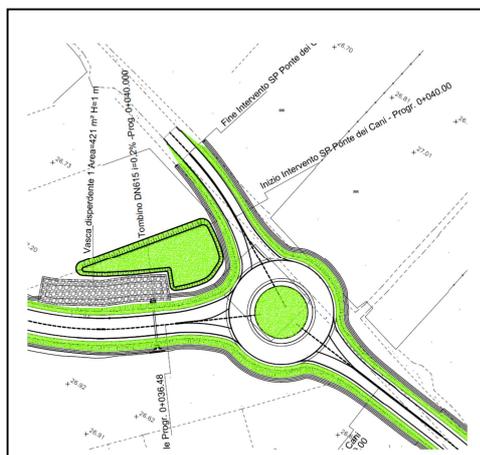


Fig. 3. Intersezione a rotatoria sulla provinciale SP 74 "Ponte dei Cani"



Fig. 4. SP 74 "Ponte dei Cani" in corrispondenza della nuova intersezione a rotatoria

Ad Ovest è prevista una intersezione a T con la ex SS 162. Nella successiva fase, relativa all'opera ferroviaria Variante Canello, è prevista la realizzazione una rotonda in luogo del suddetto incrocio.



Fig. 5. Intersezione a T sulla ex SS 162.



Fig. 6. Ex SS 162 in corrispondenza della nuova intersezione a T.

Di seguito sono riportate la sezioni tipo della viabilità in oggetto , della rotatoria di collegamento con la S.P. 74 Ponte Dei Cani e di quella adottata per la realizzazione degli accessi privati lungo il tracciato.

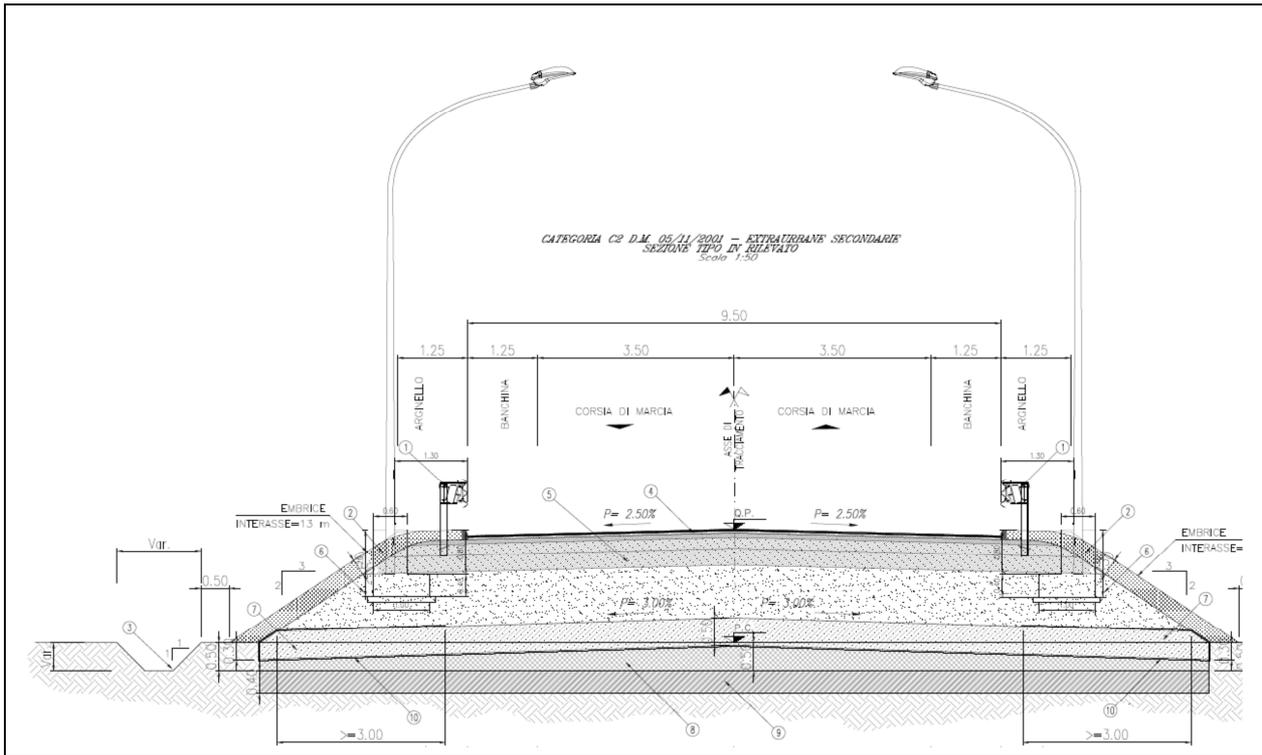


Fig. 5. Sezione tipo in rilevato viabilità di progetto Categoria C2

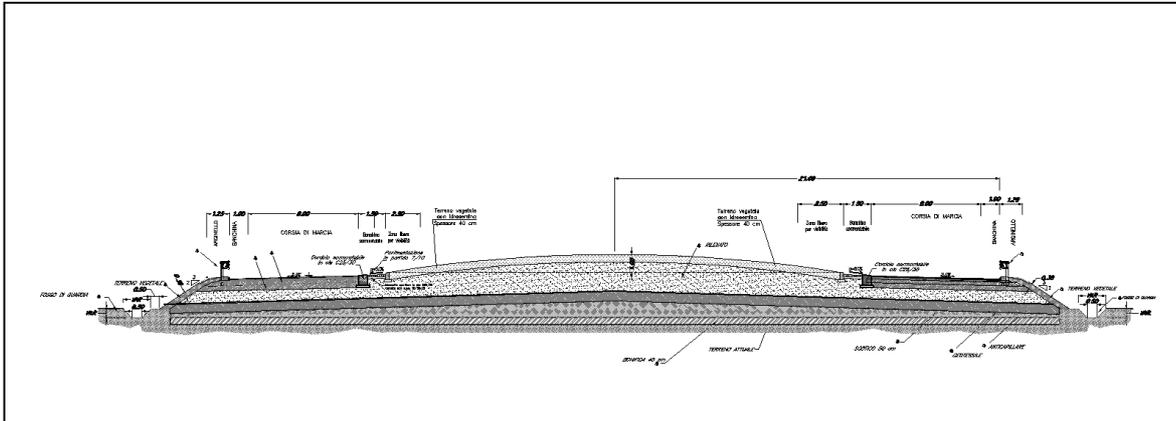


Fig. 6. Sezione tipo rotatoria

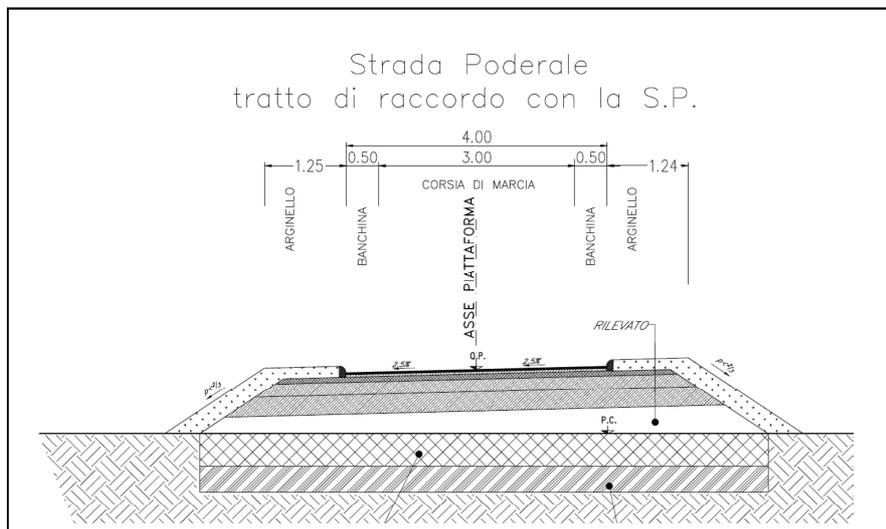


Fig. 7. Sezione tipo di raccordo con Strada poderale

Le barriere stradali previste sono del tipo H2 bordo laterale. Per i dettagli vedi Tav. planimetria segnaletica e barriere elaborato IF0J00E78P7IF0005006 B.

	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLO</b>					
	RELAZIONE VIABILITA'	COMMESSA <b>IF0J</b>	LOTTO 00	CODIFICA E 78 RG	DOCUMENTO IF 00.05.001	REV. B

Nei tratti in prossimità degli accessi le barriere sono interrotte per garantire la visibilità degli accessi stessi (par. 7 D.M. 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”).

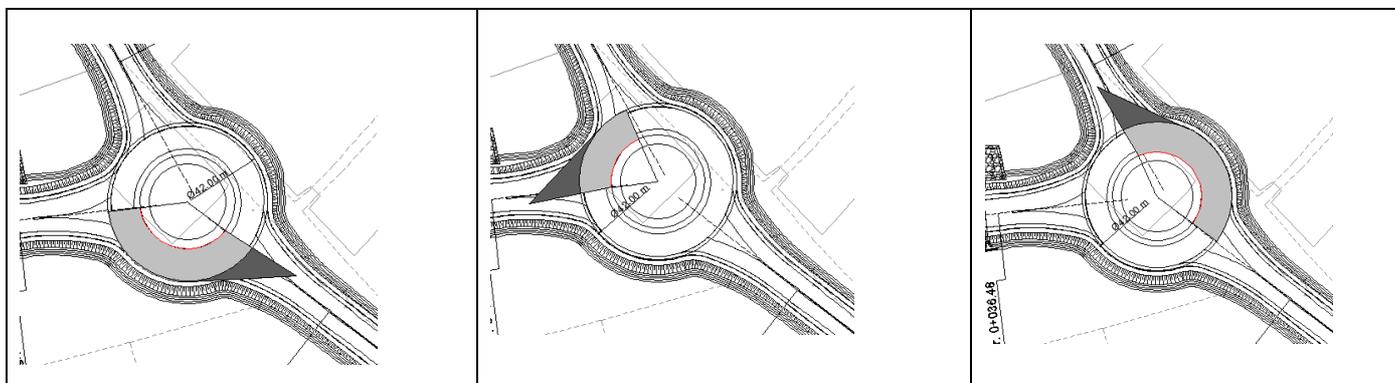
In tali tratti la pendenza delle scarpate è pari a 2/3.5 ed i fossi sono coperti con canalette in c.a. asolate superiormente per accogliere l’acqua piovana proveniente dagli embrici.

Sull’impronta della futura sede stradale sono in corso indagini archeologiche disposte dalla Soprintendenza archeologica (nota Prot. MIBACT-SAR-CAM 0014353 del 24/9/2015). Qualora venga confermata dalla soprintendenza l’esigenza di preservare i rinvenimenti archeologici, è stata inserita in progetto una tavola che rappresenta la tipologia del più probabile intervento da eseguire per la protezione degli stessi. La eventuale realizzazione dell’intervento di protezione sarà disposta nel corso dei lavori dalla DL che comunicherà la geometria dei diversi strati da porre in opera. Nel CME sono state previste quantità corrispondenti ad un intervento su di una superficie di circa 400 m<sup>2</sup>.

In ottemperanza alle prescrizioni della citata Ordinanza n. 11 è prevista l’illuminazione dell’intera viabilità, comprese le due zone di incrocio.

#### 4 VERIFICHE INCROCI

Per la rotatoria posta in corrispondenza della SP “ Ponte dei Cani” si riportano di seguito le verifiche grafiche di visibilità della rotatoria. *Negli incroci a rotatoria i conducenti devono vedere i veicoli che percorrono l’anello centrale al fine di cedere ad essi la precedenza o eventualmente arrestarsi; sarà sufficiente una visione completamente libera sulla sinistra per un quarto dello sviluppo dell’intero anello.*



In merito alla raccomandazione del DM 2006 di verificare l'angolo di deflessione sia almeno di 45 gradi risulta che l'angolo  $\beta$  non risulta verificato solo percorrendo la viabilità la SP Ponte dei Cani verso Gaudello.

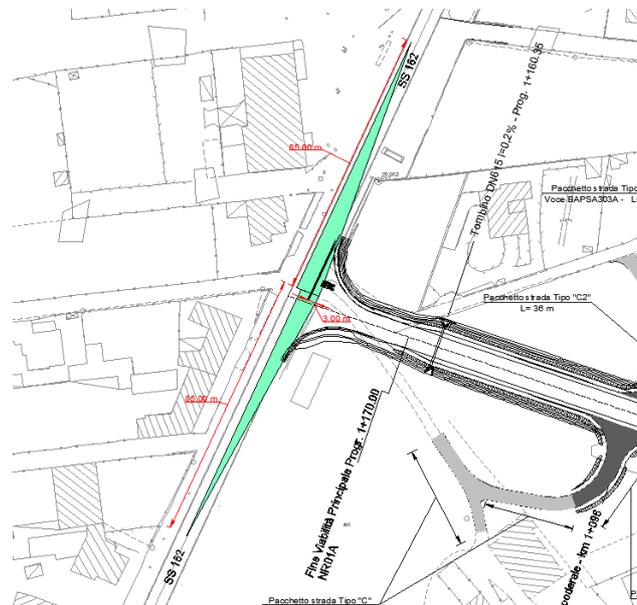
In ogni caso la velocità imposta in prossimità della rotatoria viene posta pari a 30 km/h.

In merito all'incrocio a T provvisorio in corrispondenza della ex SS162 è stata verificata la visibilità dell'incrocio a raso regolato da Stop.

Nella fattispecie il calcolo è stato formulato adottando una velocità di riferimento di 50 km/h corrispondente al valore della velocità imposta sulla ex SS 162 (tratto urbano). Il tempo di manovra adottato, in presenza di manovre regolate da Stop, è pari a 6 secondi. Pertanto il lato maggiore del triangolo di visibilità presenta lunghezza pari a:

$$D = v * t = 50/3.6 * 6 = 84 \text{ m}$$

Si riporta di seguito la verifica grafica.



	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLO</b>					
	RELAZIONE VIABILITA'	COMMESSA <b>IF0J</b>	LOTTO 00	CODIFICA E 78 RG	DOCUMENTO IF 00.05.001	REV. B

## 5 FASI REALIZZATIVE

La realizzazione della nuova viabilità interferisce con le viabilità esistenti principali SP 74 “Ponte dei Cani” e la ex SS 162 in corrispondenza dei tratti terminali.

Tuttavia solo la confluenza con la SP 74 “Ponte dei Cani” richiede fasi esecutive.

Verrà realizzata la parte di rotonda non interferente con la attuale viabilità. Successivamente verrà deviato il traffico sulla parte di rotonda, rendendo provvisoriamente carrabile anche l'aiuola centrale già realizzata e quindi completata la parte di rotonda interferente con la SP.

Sarà cura ed onere dell'appaltatore concordare con l'ente gestore della SP 74 “Ponte dei Cani” i tempi, le modalità realizzative e le fasi di dettaglio per la realizzazione della rotonda.

## 6 CRITERI DI PROGETTAZIONE STRADALE

La progettazione geometrica della viabilità è stata condotta in accordo alle indicazioni del vigente Codice della Strada, del D.M. n° 6792 del 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (nei limiti del D.M. 22 aprile 2004 Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade") ed del D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

L'intervento in oggetto si inquadra come adeguamento di una viabilità esistente con l'obiettivo fondamentale di sopprimere due P.L. esistenti sulla linea Cannello Napoli in esercizio e che non dovranno più essere presenti a fine lavori del nuovo intervento ferroviario della Variante Cannello.

Il tratto terminale della viabilità, lato Ovest, confluisce nel tratto urbanizzato, illuminato e di gestione comunale della ex SS 172. In esso è presente il limite di 50 km/h.

Anche nel tratto di viabilità della SP 43 “Ponte dei Cani” ove è previsto l'inserimento della rotonda di progetto il limite di velocità imposto è di 50 km/h.

L'intervento di collegamento tra le due viabilità esistenti è risultato vincolato dall'abitato, dalla presenza di attività industriali, dalla necessità di prevedere accessi ai fondi interclusi e dal breve sviluppo della viabilità stessa,

	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLO</b>					
RELAZIONE VIABILITA'	COMMESSA <b>IF0J</b>	LOTTO 00	CODIFICA E 78 RG	DOCUMENTO IF 00.05.001	REV. B	FOGLIO 13 di 24

compresa tra due incroci. Esso consente una velocità massima di progetto di 60 km/h con limite amministrativo di 50 km/h in analogia ai tratti in cui si innesta.

## 6.1 Analisi della sicurezza

Nel presente paragrafo vengono analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza per la viabilità in esame, dimostrando *“che l'intervento nel suo complesso è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio dell'infrastruttura”*, come previsto dall'art. 4 del D.M. 22.04.2004.

Il D.M. 05.11.2001, recante norme tecniche per la progettazione stradale, per effetto del D.M. 22.04.2004, non risulta applicabile obbligatoriamente all'adeguamento di strade esistenti.

Si premette che l'intervento in oggetto va inquadrato come anticipazione di un tratto più lungo di variante alla attuale viabilità costituita da un tratto della SP 23 Ponte dei cani e dal successivo tratto ad Ovest della SP 23 sulla quale è presente il PL della attuale linea ferroviaria Napoli – Cassino posto alla progr. km 228+728

Pertanto l'innalzamento del livello di sicurezza della viabilità in variante è da valutare nell'ambito dell'intervento complessivo che verrà completato con l'appalto della tratta ferroviaria “Variante Cannello” .

L'intervento complessivo è chiaramente visibile in fig. 1.

Gli aspetti fondamentali che contribuiscono ad un innalzamento della sicurezza per gli utenti che percorreranno la nuova viabilità sono:

- Realizzazione di una sezione trasversale conforme alla categoria attribuita dalla amministrazione Provinciale (C2) . La sezione trasversale della attuale viabilità presenta corsie e banchine non conformi alla citata categoria mentre le dimensioni della nuova sezione consentiranno un agevole transito ai mezzi pesanti, ancorché a bassa velocità. In questo caso la velocità massima dei veicoli infatti, a causa delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato, risulta sempre limitata a 50 Km/h;
- Migliore geometrizzazione degli incroci conformemente al vigente DM 2006 nonché trasformazione in rotatoria in seconda fase dell'intersezione con la SS162 che in ogni caso nell'assetto provvisorio di prima

fase è configurato come intersezione a raso. Sulla viabilità attuale l'incrocio in prossimità del PL presenta elementi di dissimmetria (vedi immagine sottostante);



- Eliminazione di curve di piccolo raggio dopo estesi tratti in rettilineo (Vedi tratto SP23 ad ovest della nuova Rotatoria)
- Segnaletica stradale orizzontale e verticale nuova;
- Barriere stradali a norma;
- Pavimentazione di nuova realizzazione. Regularizzazione del piano stradale, con particolare riferimento alle pendenze trasversali e longitudinali;
- Visibilità degli accessi garantita ai sensi del par. 4.6. del DM 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".
- Illuminazione stradale (non presente sulla attuale viabilità)
- Futura soppressione del passaggio a livello presente sull'attuale percorso viario.

Da quanto sopra risulta dimostrato che l'intervento nel suo complesso è pienamente rispondente al dettato del D.M. 22 aprile 2004 in quanto il livello di sicurezza atteso nella nuova infrastruttura è superiore a quello che caratterizza l'infrastruttura attuale.

	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLO</b>					
	RELAZIONE VIABILITA'	COMMESSA <b>IF0J</b>	LOTTO 00	CODIFICA E 78 RG	DOCUMENTO IF 00.05.001	REV. B

## 6.2 Scelta della velocità di progetto e definizione dei raggi di curvatura

Per la viabilità oggetto della presente progettazione viene assunta la sezione tipo definita dalla Normativa attuale come "C2" .

Le Norme Tecniche per la progettazione stradale DM 11/05/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" fissano come criterio fondamentale per la definizione planimetrica delle strade di nuova costruzione la definizione del campo di velocità di progetto all'interno del quale deve variare la velocità di progetto dei vari elementi (rettifili, curve) che compongono il tracciato.

La variazione della velocità di progetto tra un elemento e gli elementi adiacenti è fissata da regole precise, che devono essere rispettate nel definire il diagramma di velocità: fondamentale è la definizione della velocità di progetto massima, che è il valore di velocità da considerarsi su tutti gli elementi più favorevoli del tracciato.

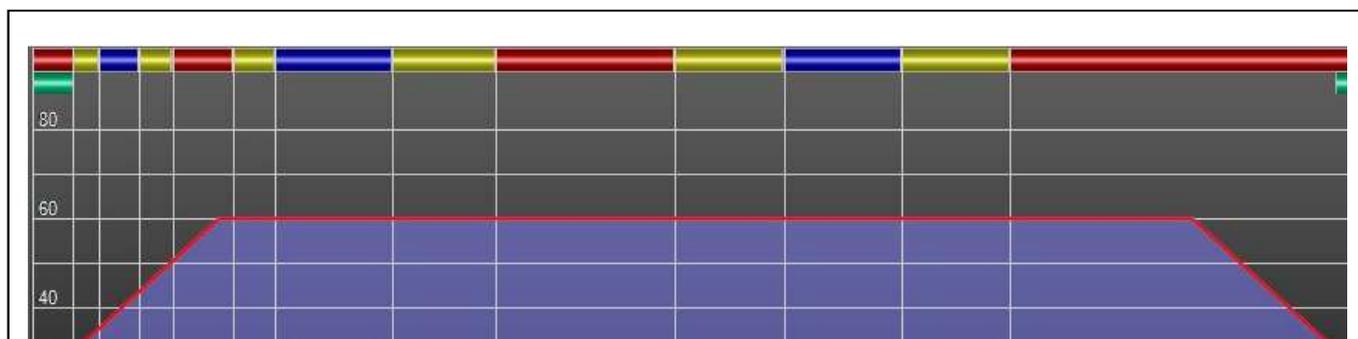
Nello specifico caso in esame, escludendo i tratti terminali (che risentono dei limiti dovuti dalla presenza degli incroci, della presenza di un ambito urbano lato Ovest e della presenza di tratti con accessi a distanza di circa 100 m) il tratto di viabilità eventualmente assoggettabile alla costruzione di un diagramma di velocità, con velocità di progetto minime e massime corrispondenti alla categoria stradale assegnata, si ridurrebbe a poche centinaia di metri.

Pertanto le verifiche relative alla geometria del tracciato sono state effettuate sulla base del DM 2001 e sono risultate positive per una velocità massima di 60 km/h.

In ogni caso è stato sviluppato comunque il diagramma di velocità che tiene conto della riduzione di velocità in corrispondenza delle intersezioni con la SS 162 e con la S.P. 74 Ponte Dei Cani e che pone pari a 60 km/h la  $V_{pmax}$ .

In esso si è considerata la percorrenza dei tratti di intersezione ad una velocità di 30 km/h.

L'andamento del diagramma delle velocità è riportato in fig. 8.



	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLIO</b>					
	RELAZIONE VIABILITA'	COMMESSA <b>IF0J</b>	LOTTO 00	CODIFICA E 78 RG	DOCUMENTO IF 00.05.001	REV. B

Fig. 8 – Diagramma delle velocità con il limite a 60 km/h

Si prevede quindi di progettare con velocità massima di progetto pari a 60 km/h.

Per il tratto di strada interessato dai lavori viene di conseguenza fissato, mediante l'installazione della segnaletica opportuna, il limite di velocità pari a 50 km/h.

### 6.3 Allargamento della sede carrabile in curva

Allo scopo di consentire la sicura iscrizione dei veicoli in curva, è necessario garantire un opportuno allargamento delle corsie nei tratti curvilinei del tracciato. Tale allargamento è inversamente legato al raggio della curva mediante un coefficiente che si sceglie in base alla probabilità che due mezzi pesanti percorrano in direzione opposta la stessa curva. Pertanto, l'allargamento necessario alla sicura iscrizione dei veicoli in curva è la seguente:

$$E=K/R$$

In cui K è il coefficiente di cui sopra pari a 45 e R è il raggio esterno della corsia espresso in m.

In particolare si sono previsti in progetto gli allargamenti delle corsie delle seguenti curve:

Prog. Inizio Curva	Prog. Fine Curva	Raggio	allargamento
59,886	95,406	120	0,75
217,851	323,02	-320	0,281
674,209	779,572	450	0

	<b>U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE</b> <b>PROGETTO ESECUTIVO</b> <b>VIABILITA' GAUDELLO</b>					
<b>RELAZIONE VIABILITA'</b>	<b>COMMESSA</b> <b>IF0J</b>	<b>LOTTO</b> <b>00</b>	<b>CODIFICA</b> <b>E 78 RG</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>IF 00.05.001</b>	<b>REV.</b> <b>B</b>	<b>FOGLIO</b> <b>17 di 24</b>

#### 6.4 Visibilità per l'arresto

L'esistenza di opportune visuali libere costituisce primaria ed inderogabile condizione di sicurezza della circolazione. Per distanza di visuale libere si intende la lunghezza del tratto di strada che il conducente riesce a vedere davanti a sé senza considerare l'influenza del traffico, delle condizioni atmosferiche e di illuminazione della strada.

L'adozione delle barriere di sicurezza, pur aumentando intrinsecamente il livello di sicurezza della strada, costituisce di fatto, un ostacolo alla visuale nelle curve destrorse. Per tale motivo si è reso necessario analizzare le condizioni di visibilità lungo l'intero tracciato, considerando come continua la presenza delle barriere di sicurezza a margine.

Le distanze di visuale libera per l'arresto sono state calcolate secondo i criteri previsti dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. n.6792 del 05/11/2001) adottando un'altezza dell'occhio del guidatore (PdV) a 1.10 m dal piano viabile ed un'altezza dell'ostacolo (PdM) dal piano viabile di 0.10 m.

L'analisi è stata condotta utilizzando un apposito programma di calcolo automatico basato su una metodologia numerica operante simultaneamente nelle tre dimensioni e che tiene conto di tutti gli aspetti della geometria della piattaforma (tracciamento, profilo, pendenze di falda, sezioni trasversali) creando un modello 3D del nastro stradale comprensivo dell'ostacolo a margine rappresentato dalla barriera di sicurezza.

I risultati dell'analisi di visibilità riportano che non necessitano allargamenti lungo il tracciato per le velocità di progetto considerate come da diagramma di velocità.

## 7 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO E VERIFICHE STRADALI

La tabella che segue riassume i dati plano-altimetrici principali dell'intervento:

Categoria della strada	Tipo C2 DM 5/11/2001	
Categoria secondo il N.C.S.	Tipo "C" – Extraurbane Secondarie	
Sviluppo	1134	m
Raggio planimetrico minimo	120	m
Pendenza longitudinale massima	0,5	%
Pendenza trasversale massima	7.00	%
Velocità di progetto massima	60	Km/h
Massima velocità amministrativa	50	Km/h

La velocità di progetto condiziona sostanzialmente le caratteristiche plano-altimetriche dell'asse stradale.

Il tracciato planimetrico della strada è composto dalla successione di rettifili e cerchi, con l'interposizione di elementi a curvatura variabile.

La rotazione della sagoma, necessaria ad ottenere la corretta pendenza trasversale nei tratti in curva, viene effettuata lungo gli elementi a curvatura variabile.

La definizione dell'andamento altimetrico e planimetrico dell'asse stradale è stata basata, oltre che sulla necessità di assicurare costantemente l'equilibrio dinamico del veicolo con sufficiente margine di sicurezza, sulla necessità di garantire una sufficiente distanza di visibilità.

Le verifiche relative alla geometria del tracciato sono state effettuate sulla base della DM 5.11.01 e sono risultate positive per una velocità di 60 km/h.

### 7.1 Verifiche planimetriche

Tipo Elem	Prog In	Prog out	R	V Max	Lungh	A	Qi	Qf	B	Di	t (sec)	T Circ	Rmin	Lmin	Lmax	Rettilino tra curve	A(R/3)	A contr	A sopr	R/3<A<R	
Rettilino	0	36.478		30	36.478									30	2200						
Clotoide	36.478	59.886		35.393	23.408	53	-0.025	0.07	4.25	1.725							40	17.366	47.345	Verificato	
Circonfenza	59.886	95.406	120	43.577	35.52		0.07	0.07			2.934	2.5	Verificato								
Clotoide	95.406	125.406		50.489	30	60	0.07	-0.025	4.25	1.346							40	44.934	56.547	Verificato	
Rettilino	125.406	180.039		60	54.633									50	2200	L<300->R>L R= 120					
Clotoide	180.039	217.851		60	37.812	110	-0.025	0.07	3.5	0.879							106.667	52.044	100.664	Verificato	
Circonfenza	217.851	323.02	-320	60	105.169		-0.07	-0.07			6.31	2.5	Verificato								
Clotoide	323.02	415.47		60	92.45	172	0.07	-0.025	3.5	0.36							106.667	52.044	100.664	Verificato	
Rettilino	415.47	576.209		60	160.739									50	2200	L<300->R>L R= 320					
Clotoide	576.209	674.209		60	98	210	-0.025	0.069	3.5	0.334							150	41.126	118.499	Verificato	
Circonfenza	674.209	779.572	450	60	105.363		0.069	0.069			6.322	2.5	Verificato								
Clotoide	779.572	877.572		60	98	210	0.069	-0.025	3.5	0.334							150	41.126	118.499	Verificato	
Rettilino	877.572	1209.683		60	332.111									50	2200						

### 7.2 Verifiche altimetriche

Tipo Racc	P. In	P. Out	P. Media	R	Prog In	Prog out	V Max	Delta P.	Dist Arr	Dist Sorp	Dist C.C.	Verso Marcia	R Ottico	R Din
Concavo	-0.5	0	-0.25	4000	126.965	146.965	55.456	0.5	63.145	0	0	Inverso	+Infinito	395.49
Convesso	0.098	-0.5	-0.201	4000	367.821	391.725	60	0.598	70.771	0	0	Inverso	+Infinito	462.963

### 7.3 Andamento planimetrico

Inizio Rettilino-	Progressiva Inizio=	0.000
Vp. 1	Est=	2471709.711
	Nord=	4535685.443
	Lunghezza=	36.478
	Azimut inizio=	293.163365
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Clotoide	Progressiva Inizio=	36.478
	Est=	2471673.443
	Nord=	4535681.533
	Lunghezza=	23.408
	Angolo deviazione=	6.209253
Vertice Polig. Interna		

RELAZIONE VIABILITA'

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0J	00	E 78 RG	IF 00 05 001	B	20 di 24

	Est=	2471632.220
	Nord=	4535679.606
Inizio Curva		
	Progressiva=	59.886
	Est=	2471650.110
	Nord=	4535679.783
	Azimut Inizio:	299.372618
	Lunghezza=	35.520
	Raggio=	120.000
	Angolo deviazione=	18.843945
	Est centro=	2471648.928
	Nord centro=	4535799.777
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Clotoide	Progressiva Inizio=	95.406
	Est=	2471615.057
	Nord=	4535684.656
	Lunghezza=	30.000
	Angolo deviazione=	7.957740
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Rettifilo	Progressiva Inizio=	125.406
	Est=	2471587.101
	Nord=	4535695.483
	Lunghezza=	54.633
	Azimut inizio=	326.174303
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Clotoide	Progressiva Inizio=	180.039
	Est=	2471537.021
	Nord=	4535717.317
	Lunghezza=	37.812
	Angolo deviazione=	3.761271
Vertice Polig. Interna		
Vp.3	Est=	2471452.266
	Nord=	4535750.039
Inizio Curva		
	Progressiva=	217.851
	Est=	2471502.074

	Nord=	4535731.742
	Azimut Inizio:	322.413032
	Lunghezza=	105.169
	Raggio=	-320.000
	Angolo deviazione=	20.922746
	Est centro=	2471391.727
	Nord centro=	4535431.369
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Clotoide	Progressiva Inizio=	323.020
	Est=	2471399.217
	Nord=	4535751.282
	Lunghezza=	92.450
	Angolo deviazione=	9.196172
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Rettifilo	Progressiva Inizio=	415.470
	Est=	2471307.098
	Nord=	4535744.554
	Lunghezza=	160.739
	Azimut inizio=	292.294114
Tipo transizione: Clotoide		
Inizio Clotoide	Progressiva Inizio=	576.209
	Est=	2471147.535
	Nord=	4535725.145
	Lunghezza=	98.000
	Angolo deviazione=	6.932082
Vertice Polig. Interna		
Vp.4	Est=	2470997.019
	Nord=	4535716.211
Inizio Curva	Progressiva=	674.209
	Est=	2471049.939
	Nord=	4535716.854
	Azimut Inizio:	299.226196
	Lunghezza=	105.363
	Raggio=	450.000

	Angolo deviazione=	14.905770
	Est centro=	2471044.469
	Nord centro=	4536166.821
Inizio Clotoide	Progressiva Inizio=	779.572
	Est=	2470945.394
	Nord=	4535727.862
	Lunghezza=	98.000
	Angolo deviazione=	6.932082
Inizio Rettifilo	Progressiva Inizio=	877.572
	Est=	2470851.665
	Nord=	4535756.301
	Lunghezza=	332.111
	Azimut inizio=	321.064048
Vp.5	Est=	2470537.569
	Nord=	4535864.193

#### 7.4 Andamento altimetrico

1	Livellotta	Distanza 136.965		Diff. Quota 0,000	Pendenza(%): 0.000000
	estremi livellette	Progr.1 0+000.000	Quota 1 27.600	Progr.2 0+126.965	Quota 2 27.600
	vertici livellette	Progr.1 0+000.000	Quota 1 27.600	Progr.2 0+136.965	Quota 2 27.600
2	Parabola	Distanza 20.00			
	Raggio 4000.00	Lunghezza 20,00			
	estremi	Progr.1 0+126.965	Quota 1 27.600	Progr.2 0+126.965	Quota 2 28,754
	vertice	Progr. 0+136,965	Quota 1 27.600		
3	Livellotta	Distanza 242.808		Diff. Quota 0,000	Pendenza(%): 0.5
	estremi livellette	Progr.1 0+146.965	Quota 1 27.600	Progr.2 0+367,821	Quota 2 28,754
	vertici livellette	Progr.1 0+136,965	Quota 1 27.600	Progr.2 0+379,773	Quota 2 28,814
4	Parabola	Distanza 23,90			
	Raggio 4000.00	Lunghezza 23,90			
	estremi	Progr.1 0+367.821	Quota 1 28.754	Progr.2 0+391.725	Quota 2 28,802
	vertice	Progr. 0+379.773	Quota 1 28.814		
5	Livellotta	Distanza 829.906		Diff. Quota -0.810	Pendenza(%): -0.098
	estremi livellette	Progr.1 0+391.725	Quota 1 28.802	Progr.2 01+209.679	Quota 2 28.004
	vertici livellette	Progr.1 0+379.773	Quota 1 28.814	Progr.2 1+209.679	Quota 2 28.004

## 8 ACCESSI

Sulla nuova viabilità sono previsti accessi per la ricucitura di fondi interclusi e delle viabilità locali. L'inquadramento della viabilità come extraurbana secondaria comporta accessi a distanza di 300 m e fino ad un minimo di 100 m (art. 7 del Decreto 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali").

Nei tratti terminali della viabilità, nelle vicinanze delle intersezioni, in cui la velocità di percorrenza viene ridotta con la segnaletica stradale per la presenza della rotatoria o dell'intersezione a T, gli accessi presentano distanza di 100 m.

Tutti gli accessi sono stati regolamentati con segnale di Stop e sono stati verificati alla visibilità con la costruzione di relativi triangoli di visibilità.

Nella fattispecie il calcolo è stato formulato adottando una velocità di riferimento di 60 km/h pari al valore della velocità di progetto della nuova viabilità. Il tempo di manovra adottato è pari a 6 secondi perché in presenza di manovre regolate da Stop. Pertanto il lato maggiore del triangolo di visibilità presenta lunghezza pari a:

$$D = v * t = 60/3.6 * 6 = 100 \text{ m}$$

L'approvazione dell'ente gestore del posizionamento degli accessi costituisce automaticamente deroga al limite dei 300 m di distanza tra gli accessi e tra gli accessi e gli incroci con riferimento al citato art. 7 del Decreto 19/04/2006.



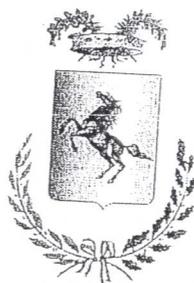
U.O. PRODUZIONE SUD E ISOLE  
PROGETTO ESECUTIVO  
VIABILITA' GAUDELLO

RELAZIONE VIABILITA'

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0J	00	E 78 RG	IF 00 05 001	B	24 di 24

Allegato 1: Determinazione 10471 della Provincia di Napoli

Allegato 2: Ordinanza N.11 del 18.06.2015



PROVINCIA DI NAPOLI  
CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI  
AREA VIABILITA'-INFRASTRUTTURE E STRADE  
DIREZIONE AMMINISTRATIVA VIABILITA'-ESPROPRI  
VIA DON BOSCO N. 4/F 80141 NAPOLI

DETERMINAZIONE N° 10471 DEL 07 SET. 2007

Responsabile del Procedimento  
Dott. Barbara D'Alessandro

**OGGETTO:** Aggiornamento e classificazione delle strade provinciali .

**IL DIRIGENTE**

**PREMESSO CHE**

-l'Area Viabilità Infrastrutture e Strade , su richiesta dell'Area Tecnica Programmazione e Governo della rete Infrastrutturale dell'Ente Provincia , ha trasmesso a questa Direzione , con nota prot. n. 5371 del 31-07-07 , per la relativa approvazione, gli elenchi redatti dalle I- II e III Direzioni tecniche di progettazione e manutenzione viabilità della Provincia di Napoli, contenenti la classificazione provvisoria delle strade provinciali , in attesa di quella definitiva che avverrà con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento di cui al Codice della Strada, effettuata per assimilazione, in via transitoria , alle caratteristiche costruttive , tecniche e funzionali minime previste dall'art. 2, comma 3, del C.d.S. e art. 2- comma 8 del D.P.R. 495/92 ;

-tale richiesta è suffragata dall'esigenza di uniformare i procedimenti amministrativi di competenza delle suddette Direzioni oltre che per soddisfare le esigenze di progettazione nell'ambito dell'affidamento del Global Service sulla rete stradale ;

-la classificazione in questione si rileva utile anche ai fini dell'aggiornamento dello stradario provinciale che attualmente risulta frammentato per le avvenute cessioni di alcune strade ai Comuni o per l'acquisizione e costruzione di nuovi tratti stradali ;

**VISTI**

pertanto, gli elenchi contenenti la classificazione provvisoria delle strade provinciali , che si allegano al presente provvedimento per formarne parte integrante e sostanziale ;

Ritenuto

Che per le motivazioni sopra addotte si rende opportuno provvedere ad approvare gli elenchi suddetti ;

VISTO

Il D. Lgs. 267/00 T.U. EE.LL.

### DETERMINA

Approvare, per i motivi di cui in premessa, gli elenchi contenenti la classificazione provvisoria delle strade provinciali, redatti dalle I -II e III Direzioni tecniche di progettazione e manutenzione viabilità dell'Ente per assimilazione alle caratteristiche costruttive tecniche e funzionali minime previste dall'art. 2, comma 3, del Codice della Strada e nel rispetto delle disposizioni regolamentari di cui all'art. 2 del D.P.R. 495/92, che si allegano al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale ;

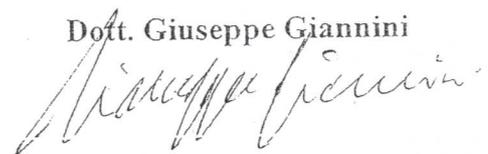
-trasmettere copia della presente determinazione al Servizio Finanze e Tributi al fine dell'aggiornamento dell'elenco contribuenti TOSAP, come per Legge.

- dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa.

Copia della presente determinazione viene inoltrata alla Segreteria Generale per l'acquisizione alla raccolta dei provvedimenti dell'Ente. Una copia va inviata, a cura di questa Direzione, agli Uffici Tecnici competenti e all'Area Economica-Finanziaria -Ufficio Tributi per quanto di competenza, all'Assessore al Ramo per opportuna conoscenza e, in originale, una copia va restituita all'Ufficio proponente.

IL DIRIGENTE

Dott. Giuseppe Giannini



S.P. N°	DENOMINAZIONE PROVINCIALE	CAPISALDI TRATTI CON RELATIVA DENOMINAZIONE COMUNALE	COMUNI E LOCALITA' ATTRAVERSATI	LUNGHEZZA TOTALE	LARGHEZZA MEDIA	TIPO PAVIM. NE	ESTREMI PROV. TI DI CLASSIF. NE	NOTE	DIREZIONE VIABILITA' DI COMPETENZA
				mt	mt				

### ASSIMILABILI ALLE EXTRAURBANE SECONDARIE (TIPO "C")

228	Giugliano	dalla SP1 alla Stazione FS di Giugliano	Giugliano	900	9	congl.to bituminoso	D.M. 40871 del 27/08/1960		3
21	Pomigliano - Acerra	Da Pomigliano d'Arco ad Acerra	Pomigliano, Acerra	2700	12,5	bitume basolato	R.D. 12/6/1873 n.1453		1
23	Gaudello	Da Caivano al Ponte di Casolla e dal Ponte di Casolla alla SS 162 della Valle Caudina	Acerra, Caivano	8270	8	congl.to bituminoso	R.D. 29/6/1873 n.1512		1
58	Santa Maria a Cubito	Dalla Circumvallazione Esterna al quadrivio di Ischitella	Giugliano	8000	10,5	congl.to bituminoso			1
74	Ponte dei Cani	Dalla ex SS 7 Bis alla SS 162 della Valle Caudina	Marigliano	4800	9	congl.to bituminoso	R.D. 15/10/20		1
177	Calabritto	Dalla SP Gaudello al confine con la Provincia di Caserta	Acerra	2200	7,6	congl.to bituminoso	D.M. n° 40871 del 27/08/60		1
498	ex SS 87 Sannitica	Dal confine con la Provincia di Caserta fino al centro abitato di Caivano	Caivano	4000	9	congl.to bituminoso	Legge 126/58		1
501	Variante via Campana	Da via Campiglione all'innesto sulla SP Grotta del Sole - Monteruscello	Pozzuoli, Quarto	3500	8	congl.to bituminoso			1
510	ex SS 7 quater "Domitiana"	Dal confine comunale di Pozzuoli all'incrocio con via Pozzuoli - Giugliano (ex SP 25 - depuratore di Cuma)	Pozzuoli	1880	7,5	congl.to bituminoso			1
527	Cantariello	Dalla SP 1 al cimitero di Afragola	Afragola, Casoria	8700	8,72	congl.to bituminoso			1
19	Osservatorio Vesuviano in Ercolano (via Osservatorio I tratto)	Dal numero civico 130 di Via San Vito all'inizio della S.P. 140 Osservatorio Vesuviano/Bivio Colle Umberto (altezza ristorante "L'Eremita") Via San Vito, dall'inizio al ristorante "La Sestia", Via Vesuvio fino al termine.	Ercolano	3912	6	congl.to bituminoso basolato	R.D. n° 5197 16.7.1869		2
140	Osservatorio Vesuviano Bivio Colle Umberto (Via Osservatorio II tratto)	Dal termine della S.P. 19 Osservatorio Vesuviano al Bivio Colle Umberto. Via Vesuvio in Ercolano.	Ercolano	3450	6	congl.to bituminoso	D.M. n° 3631/1 28.1.1960		2
156	Via S. Luigi Orione al Vesuvio (ex Torre Del Greco/Vesuvio)	Dal confine comunale di Torre del Greco al piazzale del ristorante "La Sestia" Via Vesuvio in Ercolano.	Torre del Greco, Ercolano	2287	8	congl.to bituminoso	D.M. n° 3631/1 28.1.1960		2
121	Circumvallazione di Boscotrecase e Prolungamento	Via Passanti in Boscoreale fino a via Fossa della Monaca	Boscoreale, Boscotrecase, Trecase, Terzigno	5700	8,7	congl.to bituminoso	D.M. 3631/1 28.1.1960		2

100 3,50 3,50 100



## **ALLEGATO 1**

**“Progetti Sblocca Italia” (Legge n. 164/2014). Asse Ferroviario Napoli - Bari.  
Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: variante alla linea Napoli - Canello.  
Approvazione del progetto definitivo dell’ opera anticipata:  
”Nuova viabilità in località Gaudello – Comune di Acerra”**

**CUP J61H94000000011**

## **PRESCRIZIONI**

**Giugno 2015**

## 1. PRESCRIZIONI

### 1.1 Prescrizioni in sede di progettazione esecutiva

Il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione esecutiva, dovrà:

1. sviluppare un impianto di illuminazione nel tratto di strada che collega la Provinciale (ponte dei cani SP 74 e ex SS 162);
2. prima dell'inizio dei lavori predisporre il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) da sottoporre all'approvazione del MATTM ai sensi del DM n. 161 del 10/8/2012;
3. analizzare con attenzione tutte le eventuali problematiche dal punto di vista geotecnico, sismico e idrogeologico, in modo da escludere o limitare i problemi connessi con la natura dei terreni e delle loro caratteristiche, prevedendo in anticipo le eventuali problematiche in fase costruttiva e le tratte che dovranno essere oggetto nelle successive fasi di maggiori approfondimenti d'indagine;
4. prevedere, laddove necessario, opportune opere di sistemazione idraulica e di regimazione delle acque superficiali del tratto di strada in questione (alcune porzioni del settore in esame intercettano aree cartografiche nel P.A.I. come conche endoreiche dove, in particolari condizioni di afflussi idrici, la falda può divenire sub-affiorante);
5. considerato che nell'ambito del saggio archeologico n. 91, alla profondità di m 0,4 dal p.d.c., sono state portate in luce strutture murarie, immobili per definizione, di epoca romana e che trattasi di resti non valorizzabili in situ in considerazione del ridotto stato di conservazione dovuto alla scarsa profondità di giacitura che ha comportato nei secoli continue interferenze con le attività agricole, valutare e sottoporre alla competente Soprintendenza Archeologia della Campania ipotesi operative che non comportino danneggiamenti a tali resti archeologici garantendone la conservazione, anche tramite interrimento; tale contesto dovrà inoltre essere interamente indagato nell'ambito dell'area di sedime dell'opera in progetto e dei relativi annessi;
6. i contesti archeologici individuati entro i saggi di scavo già aperti (battuti, canali) dovranno anch'essi essere interamente scavati nell'ambito dell'area di sedime dell'opera in progetto e dei relativi annessi;
7. rispettare le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della difesa n.146/394/4422 del 9 agosto 2000 "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60KV.
8. osservare quanto disposto dal Decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri (non applicabile);

9. osservare il Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare (non applicabile).

## **1.2 Prescrizioni durante la fase realizzativa**

Il soggetto aggiudicatore/l'impresa appaltatrice, durante la realizzazione delle opere, dovrà:

1. provvedere alla richiesta della autorizzazione di impianto di cantiere, con particolare riferimento agli scarichi idrici ed alle emissioni in atmosfera provenienti dagli specifici apprestamenti installati prima dell'inizio dei lavori. Inoltre, la corretta applicazione dei disposti autorizzativi, nonché il controllo del rispetto dei limiti normativi di riferimento dovranno essere monitorati anche attraverso l'implementazione e l'adozione del Sistema di gestione Ambientale (SGA);
2. venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture. Una copia del Verbale di Constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare Esercito competente per territorio;

## **1.3 Altre prescrizioni**

1. in fase di redazione e realizzazione del progetto definitivo del tratto viario Ovest di collegamento tra la ex SS162 e la SP Gaudello dovrà essere presa in considerazione la proposta di esecuzione della rotonda come da elaborati progettuali trasmessi da Italferr al Comune di Acerra in data 24.04.2015;
2. per quanto riguarda la pubblica illuminazione, si ritiene indispensabile in fase esecutiva del tratto ad Ovest della ex SS162 realizzare un adeguato impianto di illuminazione in corrispondenza della suddetta rotonda evitando, per quanto possibile, l'utilizzo di torri faro che richiedono particolare attività di manutenzione.

## **ALLEGATO 2**

**“Progetti Sblocca Italia” (Legge n. 164/2014). Asse Ferroviario Napoli - Bari.  
Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: variante alla linea Napoli - Canello.  
Approvazione del progetto definitivo dell’ opera anticipata:  
”Nuova viabilità in località Gaudello – Comune di Acerra”**

**CUP J61H94000000011**

**ELENCO ELABORATI**

**Giugno 2015**

		ITINERARIO NAPOLI - BARI - VARIANTE LINEA CANCELLI NAPOLI Definitiva - Viabilità in località Gaudella		Progetto
Identificatore	CODIFICA	Titolo		
<b>GENERALI</b>				
1	I F 0 1 0 0 0 D 0 5 R G M D 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione descrittiva generale		
2	I F 0 1 0 0 0 D 0 5 L S M D 0 0 0 0 0 0 1 A	Elenco elaborati		
3	I F 0 1 0 0 0 D 0 5 R H M D 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione di rispondenza		
<b>OPERE CIVILI</b>				
4	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 R G I F 0 0 0 5 0 0 1 A	Relazione tecnica generale		
6	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 C 5 I F 0 0 0 5 0 0 1 A	Corografia generale di progetto su ortofoto		
7	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 P 7 I F 0 0 0 5 0 0 1 A	Planimetria di progetto 1/2		
8	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 P 7 I F 0 0 0 5 0 0 2 A	Planimetria di progetto 2/2		
9	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 F 7 I F 0 0 0 5 0 0 1 A	Profilo Longitudinale 1/2		
10	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 F 7 I F 0 0 0 5 0 0 2 A	Profilo Longitudinale 2/2		
11	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 W 9 I F 0 0 0 5 0 0 1 A	Sezioni Trasversali - Tav 1/3		
12	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 W 9 I F 0 0 0 5 0 0 2 A	Sezioni Trasversali - Tav 2/3		
13	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 W 9 I F 0 0 0 5 0 0 3 B	Sezioni Trasversali - Tav 3/3		
14	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 W B I F 0 0 0 5 0 0 1 A	Sezioni tipo		
<b>GEOTECNICA</b>				
15	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 R H G E 0 0 0 5 0 0 1 A	Relazione geotecnica		
<b>INTERFERENZE</b>				
16	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 P 6 S I 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetria con individuazione dei servizi interferenti		
17	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 S H S I 0 0 0 0 0 0 1 A	Schede interferenze principali		
<b>BOE</b>				
18	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 R G B B 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione BOE		
19	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 P 7 B B 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetria Boe Tav 1/2		
20	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 P 7 B B 0 0 0 0 0 0 2 A	Planimetria Boe Tav 2/2		
<b>IMPIANTI LFM</b>				
21	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 R O L F 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione Tecnica		
23	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 D X L F 0 0 0 0 0 0 1 A	Quadro Elettrico QP - Schema elettrico e fronte		
24	I F 0 1 0 0 0 D 7 8 P 8 L F 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetria con ubicazione cavidotti e apparecchiature		
<b>CANTIERIZZAZIONE</b>				
26	I F 0 1 0 0 0 D 5 3 P 3 C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetria di inquadramento della cantierizzazione e relativa viabilità impegnata		
27	I F 0 1 0 0 0 D 5 3 P 6 C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetria delle aree di cantiere		
28	I F 0 1 0 0 0 D 5 3 R G C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione di cantierizzazione		
29	I F 0 1 0 0 0 D 5 3 P H C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Programma lavori		
<b>ESPROPRI</b>				
30	I F 0 1 0 0 0 D 4 3 R G A Q 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione Giustificativa		
32	I F 0 1 0 0 0 D 4 3 E D A Q 0 0 0 0 0 0 1 A	Elenco Ditte Comune di Acerra		
33	I F 0 1 0 0 0 D 4 3 B D A Q 0 0 0 0 0 0 1 A	Piano Particellare Comune di Acerra		
<b>CORPO STRADALE E GEOTECNICA</b>				
34	I F 0 1 0 0 0 D 1 1 R I I D 0 0 0 1 0 0 1 A	Relazione idrologica		
35	I F 0 1 0 0 0 D 1 1 R I I D 0 0 0 2 0 0 1 A	Relazione idraulica		
36	I F 0 1 0 0 0 D 1 1 P 7 I D 0 0 0 2 0 0 1 A	Planimetria idraulica		
37	I F 0 1 0 0 0 D 1 1 B C I D 0 0 0 2 0 0 1 A	Particolari idraulici 1 di 2		
38	I F 0 1 0 0 0 D 1 1 B Z I D 0 0 0 2 0 0 1 A	Particolari idraulici 2 di 2		
39	I F 0 1 0 0 0 D 1 1 C 5 I D 0 0 0 2 0 0 1 A	Corografia di confronto con le aree di pericolosità idraulica ai sensi del P.A.I. vigente		
<b>PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE</b>				
40	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 R G C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione generale		
41	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 P 6 C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetrie localizzazione interventi di mitigazione		
42	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 P Z C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Tipologico barriera antirumore di cantiere		
<b>CAVE E DISCARICHE E IMPIANTI DI RECUPERO</b>				
44	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 R G C A 0 0 0 0 0 0 2 A	Relazione generale		
45	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 C Z C A 0 0 0 0 0 0 1 A	Corografia		
<b>PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>				
46	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 R G A C 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione generale		
47	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 P 6 A C 0 0 0 0 0 0 1 A	Tavole di localizzazione dei punti di monitoraggio		
<b>OPERE A VERDE</b>				
48	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 R G I A 0 0 0 0 0 0 1 A	Relazione generale		
49	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 P Z I A 0 0 0 0 0 0 1 A	Planimetria degli interventi e griglia di impianto		
50	I F 0 1 0 0 0 D 2 2 P Z I A 0 0 0 0 0 0 2 A	Planimetria degli interventi e griglia di impianto		
<b>GEOLOGIA</b>				
52	I F 0 1 0 0 0 D 6 9 R G G E 0 0 0 1 0 0 1 A	Relazione geologica, geomorfologica ed idrogeologica		
53	I F 0 1 0 0 0 D 6 9 G Z G E 0 0 0 1 0 0 1 A	Carta geologica - geomorfologica - Profilo geologico		
54	I F 0 1 0 0 0 D 6 9 S G G E 0 0 0 1 0 0 1 A	Indagini Geognostiche e prove in situ		
55	I F 0 1 0 0 0 D 6 9 P R G E 0 0 0 5 0 0 1 A	Prove di laboratorio geotecnico		
56	I F 0 1 0 0 0 D 6 9 I G G E 0 0 0 5 0 0 1 A	Indagini Geofisiche		
<b>PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO</b>				
57	I F 0 1 0 0 0 D 5 3 P U S Z 0 0 0 1 0 0 1 A	Prime indicazioni per la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento		



*L'Amministratore Delegato  
Il Commissario*

## **ORDINANZA N. 11**

### **Asse Ferroviario Napoli - Bari.**

### **Itinerario Napoli – Bari, 1<sup>a</sup> tratta: Variante alla linea Napoli - Canello**

**(CUP J61H94000000011)**

### **Approvazione progetto definitivo delle opere anticipate “Viabilità Gaudello” in Comune di Acerra**

#### ***Il Commissario***

- VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando al Cipe di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;
- VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità;
- VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti anche “CUP”);
- VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, e vista in particolare la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi”;
- VISTA la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di



normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

- VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale il Cipe ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;
- VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale il Cipe ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;
- VISTA la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), con la quale il Cipe ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "tavola 4 – Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto", l'intervento "Variante Napoli - Cannello" con un costo di importo pari a 813 milioni di euro interamente disponibili;
- VISTO il Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti siglato l'8 agosto 2014 da RFI S.p.A. e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che include l'intervento "Variante Napoli - Cannello", nell'ambito dell'itinerario Napoli-Bari, nella tabella A "Portafogli investimenti in corso e programmatici", sub-tabella A04 "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale/alta capacità";
- VISTO il Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 158 del 18 maggio 2015 di approvazione del suddetto Contratto di Programma 2012-2016, inoltrato in pari data agli organi di controllo;
- VISTA la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e visti in particolare:
  - l'art. 1, comma 1, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
  - l'art. 1, comma 10, che prevede *"Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni*



*parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato.”;*

- VISTE la proprie Ordinanze nn. 1 e 2 del 12 dicembre 2014, con le quali sono state rispettivamente dettate disposizioni organizzative e provvedimenti ed istituite le posizioni e strutture organizzative a diretto riporto del Commissario;
- VISTA la C.O. n. 370/AD del 16 gennaio 2015, con la quale RFI S.p.A. in attuazione di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della legge 11 novembre 2014 n. 164 ed indicato nell'art. 12 dell'Ordinanza n. 1/2014 ha costituito apposita Task Force “Progetti Sblocca Italia: Assi Ferroviari Napoli-Bari e Messina - Catania - Palermo” per l'espletamento di ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione dei citati assi ferroviari;
- VISTA la propria Ordinanza n. 4 del 25 febbraio 2015, di approvazione delle Linee Guida “Compiti e Supporto di RFI nell'ambito delle attività del Commissario ai sensi della Legge n. 164/2014 – art. 1”, nelle quali sono stati definiti compiti e modalità operative della Task Force già assolti dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;
- VISTA la propria Ordinanza n. 5 dell' 11 marzo 2015, con la quale è stato approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei “Progetti Sblocca Italia”, comprensivo degli adempimenti rimessi a soggetti terzi;
- VISTA la propria nota del 12 marzo 2015, prot. n. FS/AD/COMM/A0011/P/2015/0000012, con la quale le Amministrazioni coinvolte nelle procedure di cui al decreto legislativo n. 163/2006 sono state informate dal Commissario delle azioni poste in essere per l'espletamento delle funzioni conferite con l'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 in continuità ed analogia a quelle svolte dal Cipe ai fini dell'adozione dei provvedimenti approvativi dei progetti ferroviari compresi nel c.d. decreto “Sblocca Italia”, nonché del superamento, limitatamente ai progetti rientranti nel decreto medesimo, dei contenuti e degli impegni previsti nei CIS rispettivamente sottoscritti in relazione alla direttrice Napoli - Bari - Lecce - Taranto in data 2 agosto 2012 e in relazione alla direttrice ferroviaria Messina - Catania - Palermo in data 28 febbraio 2013;
- VISTA la Delibera Cipe n. 2 /2013 del 18 febbraio 2013, con la quale è stato approvato, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., il progetto preliminare del Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli – Canello;
- CONSIDERATO che tale approvazione ha determinato la compatibilità ambientale dell'opera, il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla sua localizzazione e l'assoggettamento degli immobili su cui è localizzata l'opera al vincolo preordinato all'esproprio;
- VISTA la nota della Corte dei Conti n. 19102 del 19 maggio 2015, con la quale la stessa ha comunicato l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario;



- VISTA la propria nota prot. FS-AD-COM/A0000029 del 9 giugno 2015 con la quale viene significato a tutte le Amministrazioni interessate che non si farà più seguito, per tutti gli altri progetti ricadenti nella competenza del Commissario, all'inoltro alla Corte dei Conti dei relativi atti approvativi;
- VISTA la propria Ordinanza n. 6 del 25 marzo 2015, con la quale è stata indetta ai sensi dell'art. 1, comma 4, del D.L. n. 133/2014 come convertito dalla Legge n. 164/2014, la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra, quale opera anticipata, compresa fra quella individuata nel progetto preliminare approvato ai fini di cui sopra con la citata Delibera CIPE n. 2/2013, per consentire l'avvio dei lavori relativi a parte dell'intero tracciato entro il 31 ottobre 2015 in ossequio alle disposizioni dettate dall'art. 1, comma 2, del D.L. n. 133/2014;
- Vista la determinazione motivata conclusiva del 6 giugno 2015 della Conferenza di Servizi, la cui riunione si è tenuta il 7 aprile 2015, sul progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra;
- VISTA la nota RFI-AD\A0011\P\2015\0001726 dell' 11/06/2015, n. con la quale l'AD di RFI S.p.A. ha trasmesso la documentazione istruttoria per consentire l'approvazione da parte del Commissario del progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra

Su proposta di RFI S.p.A.

#### P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta da RFI S.p.A., in particolare:

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che il progetto in esame, incluso nel progetto dell'infrastruttura ferroviaria Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli - Canello, afferisce ad una prima fase della Viabilità Gaudello, di lunghezza pari a circa 1.100 mt, ricadente nel Comune di Acerra, ramo est rispetto alla SP 498, che costituirà, una volta interamente ultimata, una variante alla Strada Provinciale 23 e consentirà, quindi, la soppressione dei PL della Linea storica al Km 228+728 e Km 229+530.
- che il progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra è corredato della relazione del progettista, che ne attesta la rispondenza al progetto preliminare approvato con Delibera Cipe n. 2/2013 e alle prescrizioni impartite in sede di approvazione dello stesso;
- che con note prot. ASI.D0/NA.20287.15, prot. ASI.D0/NA.20242.15, prot. ASI.D0/NA.20171.15 del 10 marzo 2015 e prot. ASID0/NA.22973.15 del 17 marzo 2015 il Soggetto Tecnico Italferr S.p.A. ha inviato, per conto di RFI S.p.A., il progetto definitivo in questione a tutte le amministrazioni competenti nonché ai gestori delle opere interferenti;
- che con Ordinanza n. 6 del 25 marzo 2015 è stata indetta la Conferenza di Servizi per la valutazione ed approvazione del progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra;



- che con nota del 25 marzo 2015, prot. RFI-DIN\A0011\P\2015\0000522 il Direttore Investimenti di RFI S.p.A. in qualità di Presidente della Conferenza di Servizi, come indicato nella sopra citata Ordinanza n. 6/2015, ha convocato la riunione della Conferenza per il giorno 7 aprile 2015 tenutasi presso RFI S.p.A. in Roma Piazza della Croce Rossa, 1;
- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota in data 3 giugno 2015 ha rappresentato che è in corso di predisposizione il Decreto Direttoriale di conclusione del procedimento in questione, anticipando al contempo il parere n. 1793 del 29 maggio 2015 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale di conclusione dell'istruttoria di Verifica di ottemperanza *ex* artt. 166 e 185 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i., impartendo ulteriori prescrizioni da ottemperare in fase di progettazione esecutiva;
- che la Regione Campania con nota in data 30 marzo 2015 della Direzione Generale per il Governo del territorio U.O.D.02 Pianificazione Territoriale Attività di Copianificazione e Monitoraggio Accordi di Programma, ha precisato che la verifica ai fini dell'accertamento e dell'espressione del parere di conformità urbanistica dell'opera in questione, compete all'Amministrazione Comunale interessata dall'intervento;
- che la Regione Campania Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale ha comunicato, con nota del 27 marzo 2014 la non competenza, in quanto l'intervento non rientra nei casi previsti dall'art. 7, comma 2, delle Norme di Attuazione allegate al Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Campania Centrale;
- che il Comune di Acerra, con Delibera del Consiglio Comunale n. 12 del 5 maggio 2015, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo;
- che la Città Metropolitana di Napoli Area Pianificazione dei Servizi di Trasporto - Mobilità e Viabilità – Dipartimento Viabilità con nota in data 7 aprile 2015 ha espresso parere favorevole, in relazione al solo aspetto relativo all'innesto della costruenda viabilità Gaudello sulla SP74 "Ponte dei Cani";
- che il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, tenuto conto delle valutazioni delle Soprintendenze Territoriali, espresse con note del 15 aprile 2015 e del 24 aprile 2015, nonché del parere della Direzione Generale Archeologia espresso con nota del 14 aprile 2015, ha reso parere favorevole con prescrizioni, come da nota in data 7 aprile 2015;
- che il Ministero della Difesa - Comando Logistico Esercito MO.TRA. ha espresso parere favorevole con prescrizioni, come da nota in data 6 maggio 2015;
- che Telecom Italia S.p.a. ha espresso parere favorevole con prescrizioni, come da nota in data 31 marzo 2015;
- che Enel Distribuzione Territoriale Rete Campania ha espresso parere favorevole con prescrizioni, come da nota in data 3 aprile 2015;
- che la Soprintendenza Archeologica della Campania, con nota del 5 giugno 2015, n. prot. 2\_03567, ha dato il proprio parere favorevole al progetto di scavo proposto in ottemperanza alle prescrizioni impartite dal MiBac in sede di Conferenza di Servizi;
- che l'avviso di avvio del procedimento, ai sensi e per gli effetti degli artt. 7 e 8 della



legge n. 241/1990 e s.m.i., è stato comunicato individualmente da Italferr S.p.A., in nome e per conto di RFI S.p.A., ai soggetti interessati dalle procedure espropriative con raccomandata AR, in data 1° aprile 2015, con l'informativa circa gli effetti derivanti dall'approvazione del progetto definitivo dell'opera viaria;

- che il progetto definitivo è corredato del piano degli espropri e della documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze originariamente individuate, poi integrate in Conferenza di Servizi;
- che la Task Force di RFI ha proposto le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

*sotto l'aspetto attuativo:*

- che l'opera è inclusa nel Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti siglato l'8 agosto 2014 da RFI S.p.A. e Ministro delle infrastrutture e trasporti, alla specifica riga 0284 "Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli - Canello", nella tabella A "Portafogli investimenti in corso e programmatici", sub-tabella A04 "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale/alta capacità";
- che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è Rete ferroviaria italiana S.p.A.;
- che la modalità di affidamento prevista è l'accordo quadro di cui all'art. 222 del D.Lgs. 163/2006;
- che il cronoprogramma prevede il completamento del progetto esecutivo e la consegna dei lavori all'appaltatore il 28 ottobre 2015 e l'esecuzione dei lavori in 340 giorni naturali consecutivi;
- che il CUP dell'intervento è: J61H94000000011;

*sotto l'aspetto finanziario:*

- che il costo complessivo dell'opera anticipata è pari a circa 6,91 milioni di euro ed è compreso nel limite di spesa dell'"Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli – Canello, pari a 813 milioni di euro;
- che, l'articolazione del costo è la seguente:



PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO			
VARIANTE NAPOLI - CANCELLO. OPERA ANTICIPATA: NUOVA VIABILITA' IN LOCALITA' GAUDELLO			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi <sup>(1)</sup> (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati <sup>(1)</sup> (Mln €)
Lavorazioni	1,81	31,8%	1,81
<i>Opere civili</i>	1,76	30,8%	
<i>Impianti tecnologici</i>	0,05	0,9%	
Oneri per la sicurezza	0,09	1,6%	1,90
Opere e Prestazioni Connesse (Tab. B)	3,80	66,6%	5,70
Limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare (Progetto definitivo portato in CdS)	5,70	100%	
Prescrizioni di Enti/Amministrazioni accolte in sede di CdS	1,21	21%	
Limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare incluse le prescrizioni di Enti/Amministrazioni	6,91		

NOTE

(1) TUTTI GLI IMPORTI ESPRESSI SONO AL NETTO DI IVA

Dettaglio delle Somme a Disposizione			
	Importi (Mln €)	Percentuale su S.A.D.	Percentuale su CVI
PROGETTAZIONE	0,44	12%	8%
OPERE RISTORI SOCIO AMBIENTALI	0,07	2%	0%
OPERE CONNESSE	3,28	86%	27%
<i>Contributi di legge (Inarcassa)</i>	0,03	1%	0%
<i>Direzione Lavori</i>	0,27	7%	5%
<i>Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera</i>	0,10	3%	2%
<i>Acquisizione aree</i>	2,26	60%	40%
<i>Imprevisti</i>	0,41	11%	7%
<i>Collaudo</i>	0,15	4%	3%
<i>Spese generali del Committente</i>	0,07	2%	1%
<b>Totale Generale Somme a Disposizione</b>	<b>3,80</b>	<b>100%</b>	<b>67%</b>



- che, il costo delle prescrizioni emerse a conclusione della Conferenza di Servizi e accolte da RFI S.p.A., di importo stimato in 1,21 milioni di euro, come indicato dalla stessa RFI S.p.A. nella relazione istruttoria, trova capienza tra gli imprevisti del Quadro Economico di cui alla Delibera Cipe 2/2013 del 18 febbraio 2013;
- che, l'importo complessivo di 6,91 milioni di euro trova integrale copertura nel Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti siglato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 8 agosto 2014 e approvato con Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 158 del 18 maggio 2015, inoltrato in pari data agli organi di controllo;
- che la fonte di finanziamento è di seguito elencata:
  - 6,91 milioni di Euro dal Fondo di Sviluppo e Coesione, così come determinato dalla delibera Cipe 62/2011, a favore del Piano Nazionale per il Sud (FASPNSUD)

Su proposta di RFI S.p.A.

## **D I S P O N E**

1. Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. è approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni di cui al successivo punto 6, il progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra, quale opera anticipata del progetto preliminare dell'"Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli – Canello" assentito con Delibera Cipe n. 2/2013 del 18 febbraio 2013.
2. La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto definitivo approvato.
3. L'affidamento dei lavori mediante contratto applicativo resta subordinata alla registrazione presso i competenti Organi di controllo del Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 158 del 18 maggio 2015 di approvazione del Contratto di Programma 2012-2016.
4. L'importo di 6,91 milioni di euro, al netto di IVA, costituisce il limite di spesa dell'opera di cui al punto 1 ed è compreso nell'importo di 813 milioni di euro, che costituisce il limite di spesa dell'"Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli – Canello".
5. La copertura finanziaria dell'intervento è imputata a carico della seguente fonte finanziaria:



- 6,91 milioni di Euro dal Fondo di Sviluppo e Coesione, così come determinato dalla delibera Cipe 62/2011, a favore del Piano Nazionale per il Sud (FASPNSUD)

6. Le prescrizioni citate al precedente punto 1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente Ordinanza. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa stabilito in sede di approvazione del progetto preliminare dell'“Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli – Cancellò” di cui alla Delibera Cipe n. 2/2013, indicato al precedente punto 4.

7. Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportata la quota parte di programma di risoluzione delle interferenze e il piano degli espropri sono indicati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente Ordinanza.

8. RFI S.p.A. provvederà ad assicurare, per conto del Commissario, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo di cui al precedente punto 1.

9. RFI S.p.A. in sede di redazione e approvazione tecnica della progettazione esecutiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza delle Amministrazioni indicate nel parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS del 29 maggio 2015 n. 1793.

10. RFI S.p.A. provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire al Commissario di intraprendere ogni azione volta al rispetto del termine di avvio dei lavori entro il termine del 31 ottobre 2015 fissato nell'articolo 1, comma 2, della legge n. 164/2014.

11. RFI S.p.A., in qualità di Stazione appaltante, anche per il tramite della Società Italferr S.p.A., in conformità a quanto stabilito nell'art. 1, comma 2, della Legge n. 164/2014, dovrà prevedere negli avvisi, nei bandi di gara o nelle lettere di invito che la mancata accettazione, da parte delle imprese, delle clausole contenute nei protocolli di legalità stipulati con le competenti prefetture-uffici territoriali del Governo, riferite alle misure di prevenzione, controllo e contrasto dei tentativi di infiltrazione mafiosa, nonché per la verifica della sicurezza e della regolarità dei luoghi di lavoro, costituisce causa di esclusione dalla gara e che il mancato adempimento degli obblighi previsti dalle clausole medesime, nel corso dell'esecuzione del contratto, comporta la risoluzione del contratto stesso.

12. Il Commissario per la realizzazione dell'Asse ferroviario Napoli-Bari, ai sensi del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 164/2014 in sede di aggiornamento del Contratto di Programma trasmette al Cipe i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere.

13. La presente Ordinanza non verrà trasmessa alla Corte dei Conti in esito a quanto espresso dalla stessa con nota n. 19102 del 19 maggio 2015, circa l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario.



14. RFI S.p.A., in qualità di Stazione appaltante, è incaricata di curare gli adempimenti per la trasmissione della presente ordinanza alla Gazzetta Ufficiale per la relativa pubblicazione.

La presente Ordinanza è pubblicata sul sito internet dedicato.

IL COMMISSARIO

  
Michele Mario Elia