

COMMITTENTE



SOGGETTO TECNICO

DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE
MANDATARIA



CODING S.R.L.

MANDANTE



POLITECNICA SOC. COOP.



SWS ENGINEERING S.P.A.

**HUB DI INTERSCAMBIO FERROVIARIO DI POMPEI
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA**

**GENERALI
RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA**

SCALA -

PROGETTO	ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	TIPO DOC.	SCALA	NUM.	REV.
3205	20	S01	PF	TR00	RE	SX	E01	A

Rev	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Data	Autorizzato Il progettista	Data
A	EMISSIONE	S. Checchi	L. Nardoni	P. Luciani	26/02/20	G. Coppa	26/02/20

Controllo Qualità

QA & QC	Verificato	Approvato	Autorizzato
	F. Bistolfi	F. Bordini	R. Vangeli

Soggetto Tecnico	Data	Referente di Progetto	Data
F. Ferrone	26/02/20	A. Martino	26/02/20

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA	SEDE TECNICA	NOME DOC.	NUMERAZIONE
= = = =			

Verificato e Trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

Progetto di fattibilità tecnico economica

Relazione Generale Descrittiva

HUB DI POMPEI

Rev.	Descrizione revisione	Redatto	Verificato	Approvato	Autorizzato
0	Emissione per commenti	S. Checchi	L. Nardoni	P. Luciani	F. Coppa

INDICE

1	SCOPO DEL LAVORO	3
2	CARATTERISTICHE DELLA LINEA.....	4
3	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	6
3.1	VIABILITA'	7
3.2	VINCOLI.....	8
3.3	ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)	8
3.4	RETE IDROGRAFICA.....	9
3.5	ASSETTO GEOLOGICO.....	9
4	OFFERTA FERROVIARIA E SU GOMMA.....	11
5	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	11
5.1	NUOVA FERMATA FERROVIARIA	12
5.1.1	Scelte di progetto	12
5.1.2	I fabbricati storici della Fermata Pompei Scavi	15
5.1.3	Dotazioni funzionali	18
5.1.4	Pensiline.....	18
5.2	VIABILITA'	19
5.3	CAVALCAFERROVIA.....	34
5.4	PARCHEGGIO	35
5.5	IL PARCO URBANO	36
6	ARCHEOLOGIA	37
7	ESPROPRI	37
8	OPERE IDRAULICHE.....	38
9	SOTTOSERVIZI INTERFERENTI	39
10	CANTIERIZZAZIONE.....	40
11	PROGRAMMA LAVORI.....	41

1 SCOPO DEL LAVORO

Il presente documento ha la finalità di descrivere il progetto di inserimento di una nuova Fermata RFI sulla linea Napoli-Salerno (via Nocera Inferiore), che costituirà un nuovo collegamento ferroviario al sito archeologico di Pompei.

Gli interventi si inquadrano nel programma di miglioramento dei collegamenti tra le reti e sono funzionali al potenziamento dell'interscambio in ottica di riduzione dei tempi di viaggio complessivi. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di un hub di interscambio ferroviario fra la linea RFI Napoli - Salerno (storica) e la linea Circumvesuviana Napoli-Sorrento gestita da EAV, in posizione adiacente agli Scavi Archeologici di Pompei ed il miglioramento dell'accessibilità ai grandi attrattori turistici costituiti dagli Scavi stessi e dal Santuario Mariano presente nel comune vesuviano.

Tenuto conto dell'unicità dei siti archeologici nell'area di Pompei e dei bacini di domanda, l'intervento mirato al miglioramento dell'accessibilità al sito, con la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria, unitamente a tutti gli investimenti inerziali previsti nel bacino vesuviano/costiero, crea le condizioni per la messa a sistema dei flussi.

In quest'ottica, la vicinanza fisica tra le due ferrovie si trasforma in opportunità di migliorare l'accessibilità ferroviaria al sito mediante un nuovo nodo di interscambio.

L'intervento consiste nella realizzazione di un nodo di interscambio tra la ferrovia RFI Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore) e la linea Napoli – Sorrento gestita da EAV (Ex-Circumvesuviana) in corrispondenza del sito UNESCO di Pompei, in prossimità dell'uscita di Pompei Ovest dell'autostrada A3 Napoli-Salerno e facilmente accessibile anche dalla S.S. 18, costituendo un nodo strategico per l'accessibilità alla rete TPL per i comuni di Pompei, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

L'idea del nodo intermodale di Pompei nasce nell'ambito del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), approvato con DGR 1282 del 5/04/2002 con l'obiettivo di integrazione e sviluppo della mobilità ferroviaria campana attraverso interventi di carattere infrastrutturale.

Nel 2015 RFI ha redatto un primo studio di fattibilità teso ad individuare i principali interventi da eseguire, con un importo complessivo delle opere da realizzare pari a 33 milioni di euro e tempi di realizzazione di 36 mesi.

In seguito, nell'ambito di incontri specifici coordinati dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, presso la Regione Campania con le Amministrazioni locali, lo studio del nodo di

interscambio è stato oggetto di approfondimenti in relazione alle esigenze manifestate dai diversi stakeholder.

Pertanto, alla luce dell'esigenza di favorire la connettività dell'HUB con il tessuto urbano circostante è stata sviluppata un'ipotesi progettuale a cura RFI in coerenza con i requisiti di seguito espressi e condivisi con gli stakeholder interessati (Comune di Pompei, Regione Campania - ACaMIR, Ente Autonomo Volturno EAV) nell'ambito dei tavoli tecnici sul tema:

- Aumentare l'accessibilità agli scavi mediante il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di una nuova fermata RFI;
- miglioramento dell'accessibilità da/per l'area archeologica;
- intermodalità RFI/EAV.

2 CARATTERISTICHE DELLA LINEA

La linea ferroviaria esistente interessata dal progetto è la **Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore)**.

Di seguito si riportano le caratteristiche della suddetta linea:

CARATTERISTICHE DELLA LINEA Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore)	
Numero binari	2
Trazione	elettrica 3 KV c.c.
Sistema esercizio	DC
Regime di circolazione	BA - BAB
Sistema di sicurezza	SCMT
Velocità min/max (rango C)	90/150
Pendenza massima	11 ‰

Il tratto interessato dalla nuova Fermata è in rettilineo, come si può osservare dagli stralci dei disegni originali della linea storica Napoli-Salerno in prossimità della ex Fermata Pompei Scavi.

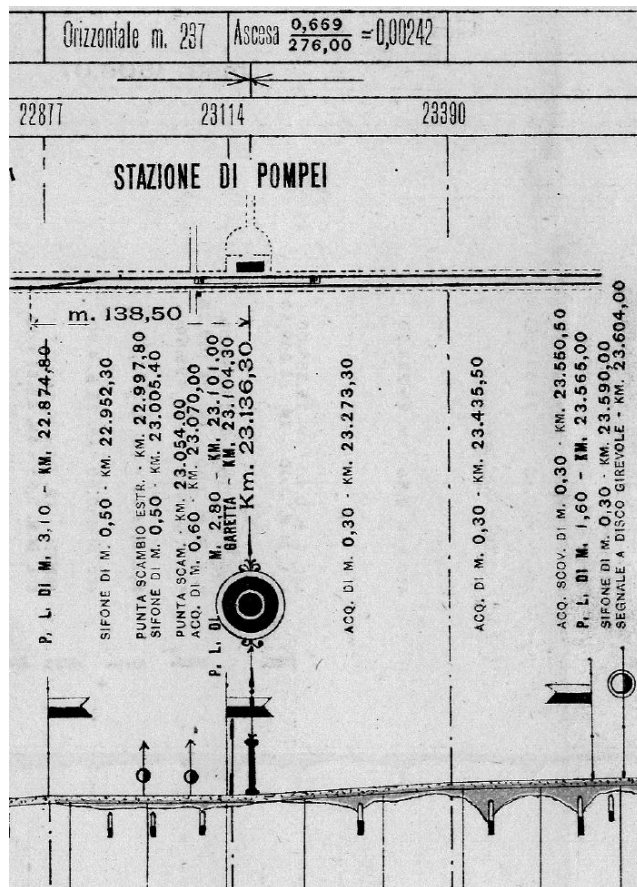


Figura 1: Stralcio disegni originali della linea storica Napoli-Salerno

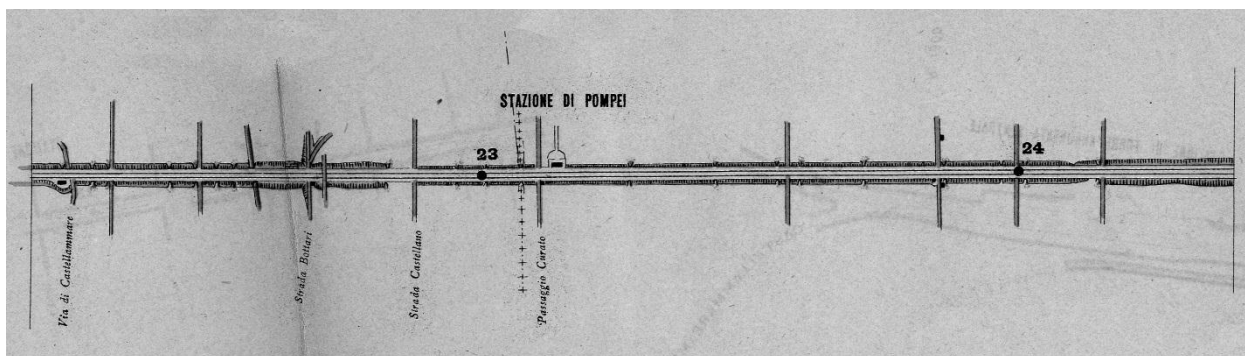


Figura 2: Stralcio disegni originali della linea storica Napoli-Salerno

Il modello dei servizi attuale prevede 2 treni/h per senso di marcia con servizio cadenzato sul collegamento Napoli Campi Flegrei – Salerno via Nocera Inferiore, con rinforzi puntuali nelle ore a maggior frequentazione.

La realizzazione delle opere oggetto della presente relazione crea le condizioni per una possibile futura rilettura del modello dei servizi, che sarà oggetto di eventuale rivisitazione da parte dell'ente programmatore nell'ambito dell'aggiornamento dell'Accordo Quadro vigente per i servizi di Trasporto Pubblico Locale.

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il nuovo Hub di Pompei si inserisce in una rete infrastrutturale strategica per il collegamento di una vasta area del territorio campano. A nord degli Scavi corre la linea ferroviaria Napoli-Poggioreale gestita da EAV, su cui insistono due Stazioni prossime all'area degli scavi mentre ad ovest è presente la fermata Villa dei Misteri sulla linea Napoli-Sorrento, sempre a gestione EAV, che incrocia quasi ad angolo retto la linea Napoli-Salerno gestita da RFI. La Napoli-Salerno è un asse principale ferroviario a doppio binario, della rete regionale che collega il capoluogo campano con i comuni costieri vesuviani, con Salerno e con i comuni della provincia di Salerno, e della rete nazionale, in quanto parte costitutiva della principale direttrice di collegamento Nord-Sud della penisola: Milano-Roma-Napoli-Reggio Calabria. La linea ferroviaria storica serve il comune di Pompei con la Fermata RFI localizzata in viale Giuseppe Mazzini, dalla quale, percorrendo circa 100 metri, si raggiunge piazza Bartolo Longo in cui è situato il santuario della Madonna di Pompei.

L'autostrada A3 Napoli -Pompei – Salerno scorre in direzione nord-ovest/sud-est con la presenza di tre svincoli (Pompei est-Scafati, Pompei-Ovest e lo svincolo di Castellammare) che si innestano rispettivamente sulla Statale 18 sul versante orientale in prossimità del confine comunale con Scafati, a nord-ovest al confine con Torre Annunziata e sulla Statale 145 nella parte centro occidentale del territorio di Pompei al confine con i territori di Castellammare e Torre Annunziata; con un casello in prossimità del nuovo Hub. L'inquadramento sottostante mostra la posizione strategica per le connessioni territoriali del nuovo Hub di Pompei.

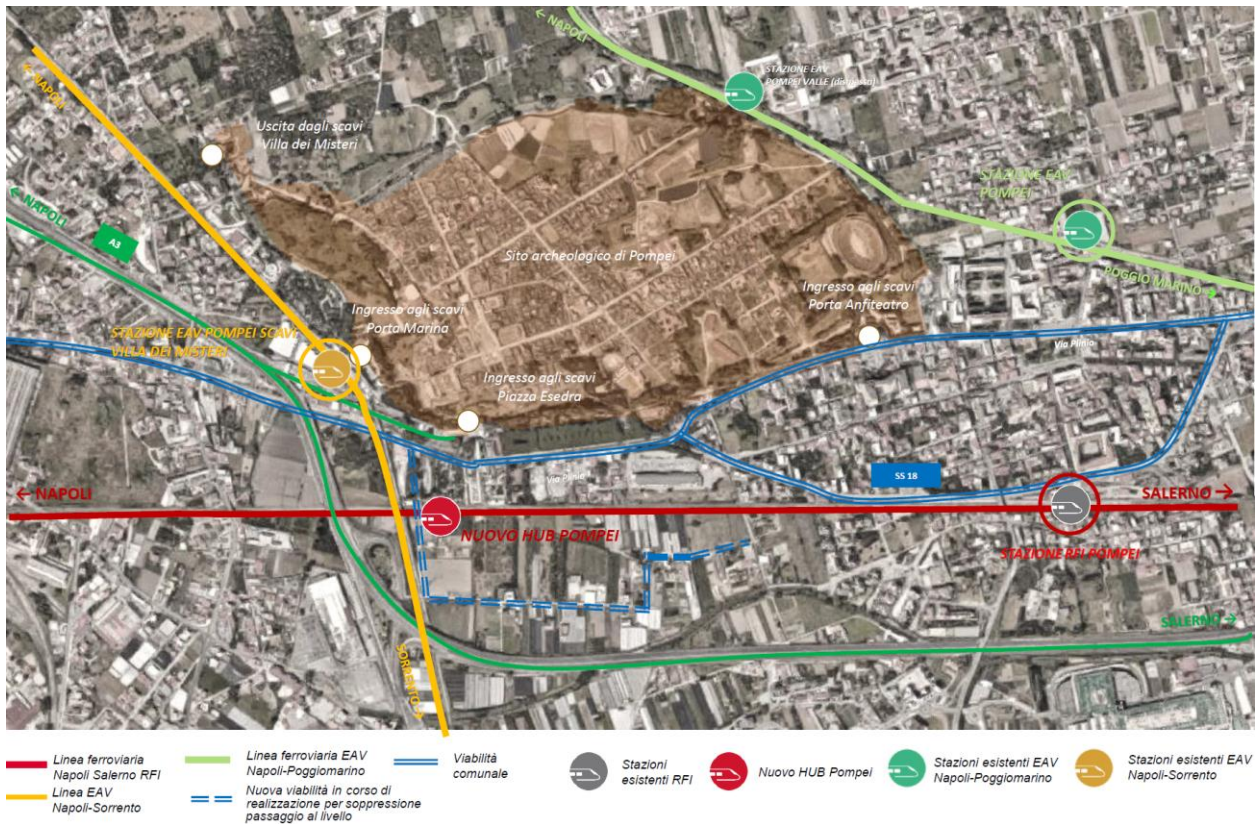


Figura 3: Inquadramento Territoriale

3.1 VIABILITA'

La viabilità allo stato di fatto viene di seguito mostrata includendo il cavalcaferrovia di via Masseria Curato di recente costruzione e di prossima apertura, realizzato da RFI nel 2019 nell'ambito del progetto di soppressione dei passaggi a livello di via Masseria Curato e di via Stabiana. La continuità ciclopeditone in corrispondenza del passaggio a livello di Via Stabiana sarà garantita dall'inserimento di un sottopasso pedonale.

L'area di progetto è localizzata in prossimità di Via Plinio, arteria comunale di penetrazione urbana, che lambisce l'area archeologica a sud e su cui si affacciano diverse attività commerciali. Utilizzando il cavalcavia di recente costruzione sarà possibile raggiungere il centro città passando per via Masseria Curato, viabilità locale a sud della ferrovia adeguata da RFI sempre nell'ambito del progetto di soppressione dei passaggi a livello, per poi proseguire su via Stabiana. Quest'ultima si collega a via Sant'Abbondio a sud della linea ferroviaria Napoli-Salerno.



Figura 4: Stato di fatto viabilità

3.2 VINCOLI

L'area oggetto di intervento si relaziona con i seguenti vincoli:

- Vincolo paesaggistico D.M. 23/08/1985 (recepisce D.M. 27/10/1961 relativo all'intero territorio comunale) “Dichiarazione di notevole interesse pubblico degli interi territori dei Comuni di Boscoreale e San Giorgio a Cremano, riguardanti i comuni di Portici, Resina, Torre del Greco, Torre Annunziata, S. Sebastiano al Vesuvio, Boscotrecase, Pompei, Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Ottaviano, Somma Vesuviana, Sant'Anastasia, Pollena Trocchia e Cercola”;
- Riserva della biosfera Mab-Unesco Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro.

Per approfondimenti si rimanda all'elaborato “Studio Preliminare Ambientale”.

3.3 ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Gli interventi in progetto ricadono tutti nel territorio del Bacino Idrografico del Fiume Sarno e sono pertanto soggetti alle disposizioni contenute nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della relativa Autorità di Bacino. A sud di via Masseria Curato e di via Stabiana scorre il Canale Bottaro, in destra idraulica, al di fuori della fascia fluviale.

3.4 RETE IDROGRAFICA

Nell'immagine sotto si mostra la rete idrografica.

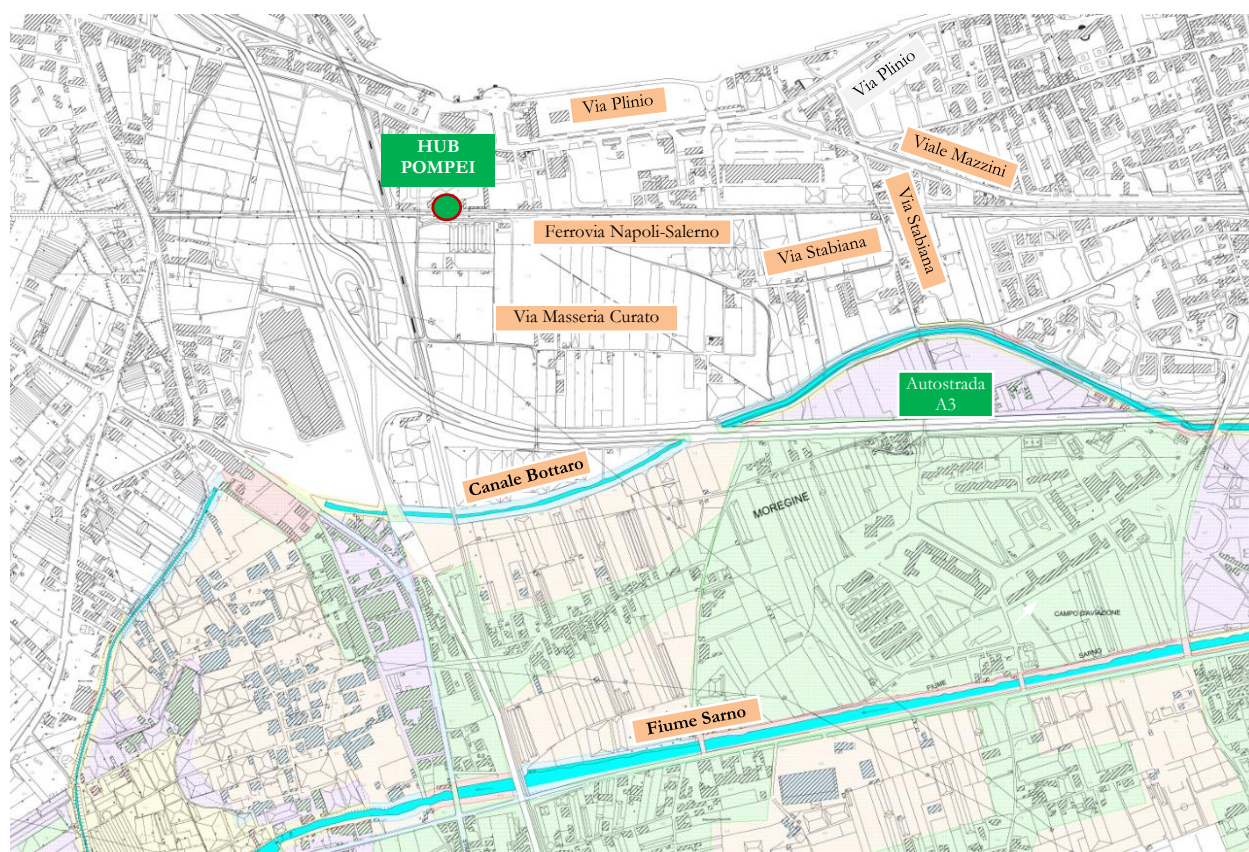
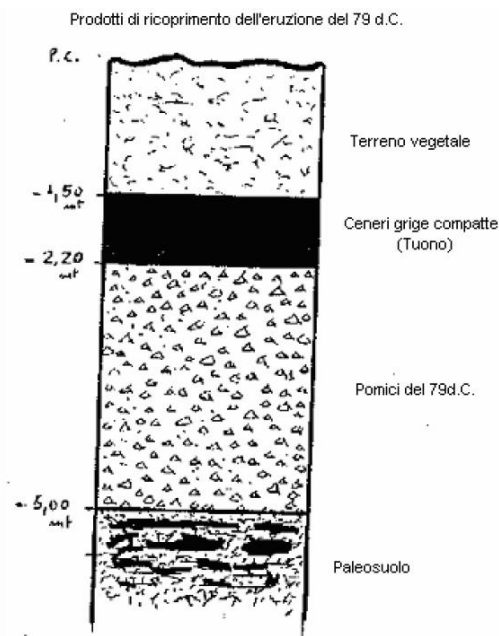


Figura 5: Rete idrografica

3.5 ASSETTO GEOLOGICO

Il territorio comunale di Pompei è posto a Sud-Est rispetto all'apparato vulcanico del Somma-Vesuvio, per tale motivo il suo substrato risulta costituito da prodotti vulcanici dovuti alle manifestazioni sia effusive sia esplosive di questo vulcano. Nella parte meridionale, inoltre, ai prodotti vulcanici sono intercalati quelli alluvionali del fiume Sarno, per cui in definitiva l'attuale assetto del sottosuolo del territorio comunale di Pompei, nella parte settentrionale, si è delineato in funzione di una massiccia attività vulcanica, a cui, nel settore meridionale, risultano intercalate le fasi alluvionali del Fiume Sarno.

Prima di procedere all'analisi delle successioni piroclastiche che si rinvengono nella zona di indagine può risultare utile analizzare la successione dei prodotti dell'ultimo grande evento esplosivo del Somma-Vesuvio, l'eruzione del 79 d.C.. L'orizzonte che comprende questi prodotti infatti costituisce un ottimo livello guida per i successivi riferimenti stratigrafici. Nella zona degli scavi e in quella subito adiacente, i prodotti della serie piroclastica del 79 d.C. sono visibili nella figura a lato. I caratteri salienti di questa serie piroclastica sono dunque la presenza di un livello di pomici con tonalità di colori diversi, bianche alla base, grigie alla sommità, talora culminanti in pomici grigio-verdognole e litici. In sovrapposizione alle pomici si rinviene un orizzonte di ceneri grigie compatte, localmente denominate Tuono. Precedentemente all'evento eruttivo del 79 d.C. l'attività del Somma-Vesuvio si è esplicata secondo una bimodalità nella manifestazione vulcaniche che ha coinciso con la messa in posto, talora di grosse colate laviche, talora di prodotti piroclastici. Tale ricostruzione stratigrafica ha messo in evidenza che al di sotto della successione di ceneri e lapilli dell'eruzione del 79, è evidente un paleosuolo costituito da limi sabbiosi in acqua con presenza di torba e, infine, un'alternanza di sabbia vulcanica e sabbie con ghiaia ed a luoghi corpi lavici.



Successione stratigrafica visibile presso la palestra all'interno degli scavi di Pompei

La Carta Geologica d'Italia indica quali terreni affioranti in tutta l'area oggetto dell'intervento:

- “Alluvioni sub-attuali e recenti: sabbie, ghiaie, Coperture eluviali, argille palustri, lapilli rimaneggiati della piana di Castellammare – Valle di Pompei; depositi limo palustri della piana di Dragoni (a)”
- “Prodotti d'eruzioni vesuviane e materiali di dilavamento più o meno pedogenizzati del monte Somma (av).

4 OFFERTA FERROVIARIA E SU GOMMA

Nella tabella si riassume l'offerta trasportistica pubblica verso il sito archeologico di Pompei.

	operatore	linea	→ corse/g	← corse/g	stazione/fermata	→ perc. minuti	← perc. minuti
ferro	EAV Ente Autonomo Vesuvio	Napoli - Sorrento	33	33	Pompei Scavi	36	36
	EAV Ente Autonomo Vesuvio	Napoli - Poggioreale	21	21	Pompei	35	12
	Trenitalia	Napoli - Salerno	31	30	Pompei FS	38	42
gomma	SITA sud Sicurezza Trasporti Autolinee	5001 Pompei-Napoli	17	17	Pompei	45	45
	BUSITALIA Campania	004 Salerno-Pompei	23	26	Pompei P.ta Marina e Mercato	105	110
	BUSITALIA Campania	050 Pompei-Salerno	16	17	Pompei Mazzini (FS)	75	75

Figura 6: Offerta trasportistica pubblica su ferro e su gomma

5 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto è finalizzato a realizzare un nodo di interscambio tra la linea Napoli – Salerno convenzionale e la linea Napoli – Sorrento gestita da EAV mediante i seguenti interventi di tipo infrastrutturale:

- Inserimento nuova fermata in linea di RFI, costituita da due marciapiedi laterali, di lunghezza pari a 250 m, e da un Fabbricato Viaggiatori a “ponte” con funzione di collegamento tra i due marciapiedi ferroviari, che ricomprende a piano campagna il riutilizzo dei fabbricati della ex fermata Pompei Scavi, costruiti prima del 1840.
- Percorso pedonale di interscambio tra la nuova fermata RFI e la fermata esistente EAV Villa dei Misteri attraverso una passerella pedonale che, partendo dalla quota della piastra della fermata RFI, condurrà, scendendo con una pendenza dell'8%, al livello dell'asse pedonale dell'ex fermata borbonica - recuperato e ripavimentato - per raccordarsi infine con l'area pedonale dove si innesta via di Villa dei Misteri, da cui si accede alla fermata dell'EAV, e dove si apre l'ingresso di Piazza Esedra al sito archeologico degli scavi di Pompei.

Il percorso pedonale fino a via Plinio è inserito all'interno di un nuovo Parco Urbano, compreso tra il cavalcaferrovia di via Masseria Curato e la passerella pedonale.

- Nuovo parcheggio auto lato binario pari della nuova fermata RFI, accessibile dalla viabilità pubblica e collegato alla fermata.
- Nuova viabilità di accesso alla fermata e riorganizzazione della viabilità locale dell'area di intervento, con la pedonalizzazione di un tratto di via Plinio, dall'incrocio con viale Mazzini fino a quello con via Masseria Curato, e la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia di collegamento tra via Stabiana e via Mazzini.

5.1 NUOVA FERMATA FERROVIARIA

5.1.1 Scelte di progetto

La nuova Fermata RFI si colloca in prossimità dell'ingresso al sito archeologico di Pompei di piazza Esedra. La posizione è data dagli edifici storici dell'antica Fermata Pompei Scavi, in disuso dal 1960, di costruzione borbonica (1840). Tali edifici, l'ex Fabbricato Viaggiatori e l'ex fabbricato servizi igienici, saranno recuperati e formeranno parte della Fermata.

In particolare l'ex Fabbricato Viaggiatori costituirà l'atrio del nuovo Hub, dal quale, attraverso una scala e un ascensore si potrà accedere al piano superiore, dove una piastra sopraelevata sui binari costituirà il collegamento tra i due marciapiedi ferroviari.

La piastra ha pianta quadrata di 20x30m, con dimensione maggiore in direzione trasversale ai binari, dotata di un giardino pensile circondato da un colonnato che sorregge le quattro falde spioventi verso l'interno, una sorta di peristilio contemporaneo ispirato all'architettura della domus pompeiana.

All'interno della piastra sarà possibile ospitare info point, desk informativi e teche espositive che orientino i visitatori e li introducano alla visita degli scavi e della città di Pompei.

La piastra, realizzata in acciaio per minimizzare l'impatto sull'esercizio in fase costruttiva, è pensata come una struttura aperta sul paesaggio, chiusa parzialmente da pareti e parapetti vetrati, per assolvere anche alla funzione di punto panoramico di visuale sugli scavi.

Il collegamento con gli Scavi e con la vicina Fermata EAV di villa dei Misteri (385 m) sarà garantito da una rampa che dalla piastra scende lungo il Parco Urbano verso. l'area pedonale di via Plinio e da lì verso via di villa dei Misteri, resa pedonale e ripavimentata nel tratto compreso tra via Plinio e la fermata EAV.

A sud del nuovo Hub sarà realizzato un parcheggio d'interscambio con 143 posti auto, inclusi 3 stalli per disabili, e con accesso pedonale diretto alle banchine e ingresso carrabile su via Masseria Curato.

Lungo il primo marciapiede della fermata, si dispone un'area pedonale con parco lineare che costeggia la banchina per tutto il suo sviluppo.

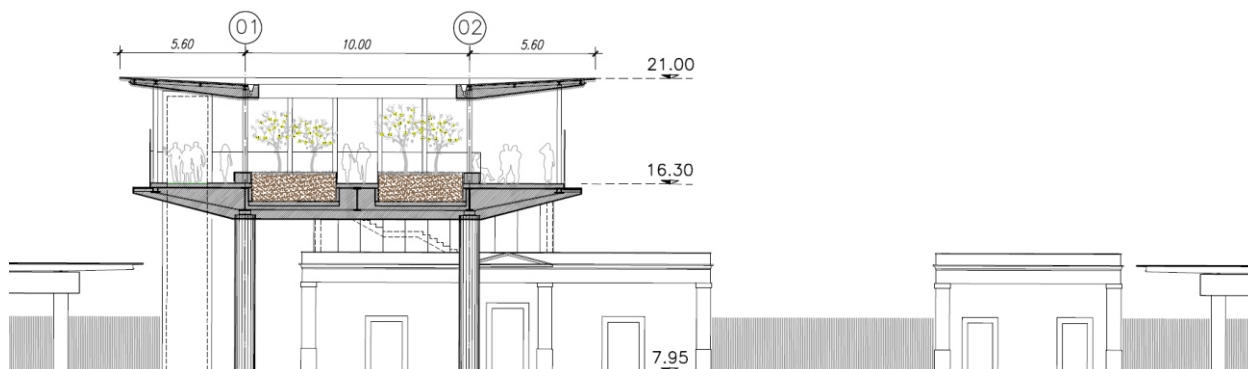


Figura 7: Sezione trasversale

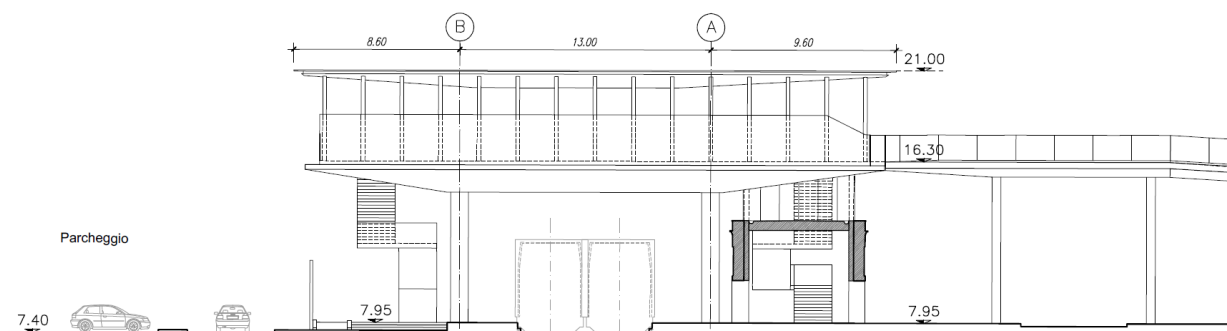


Figura 8: Sezione longitudinale esterna alla piastra di collegamento

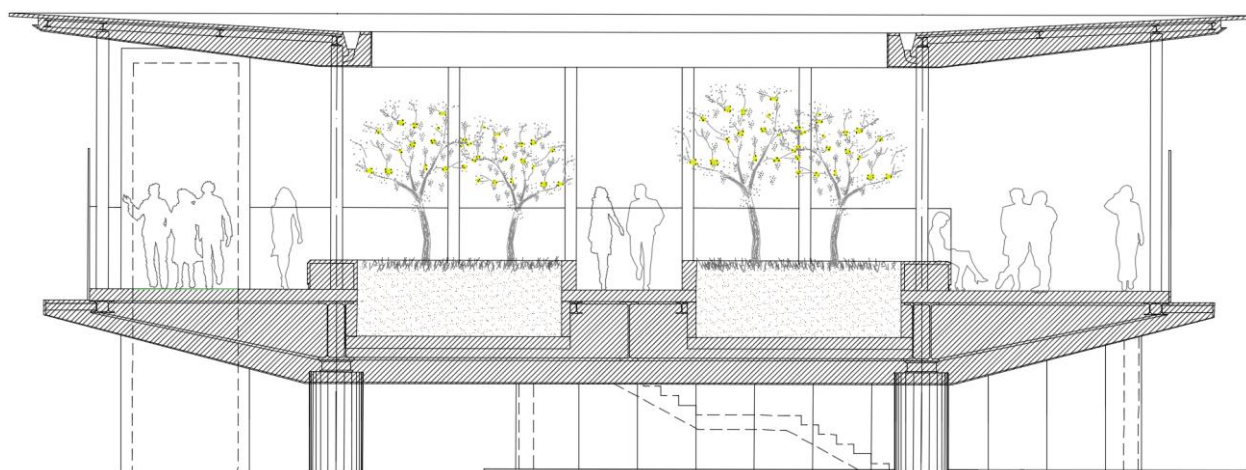


Figura 9: Gli alberi da frutto dipinti in una villa di Pompei

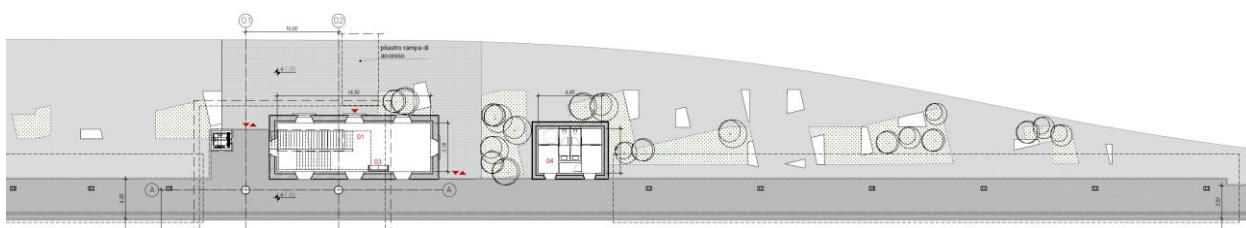


Figura 10: Parco lineare

La passerella pedonale in acciaio è sorretta da colonne $\phi 457$ spessore 16 poste ad interasse 12 m, collegate da una trave centrale costituita da 2HEB400 accoppiate. Gli sbalzi sono realizzati da profilati in acciaio con passo 2 m a sezione variabile.

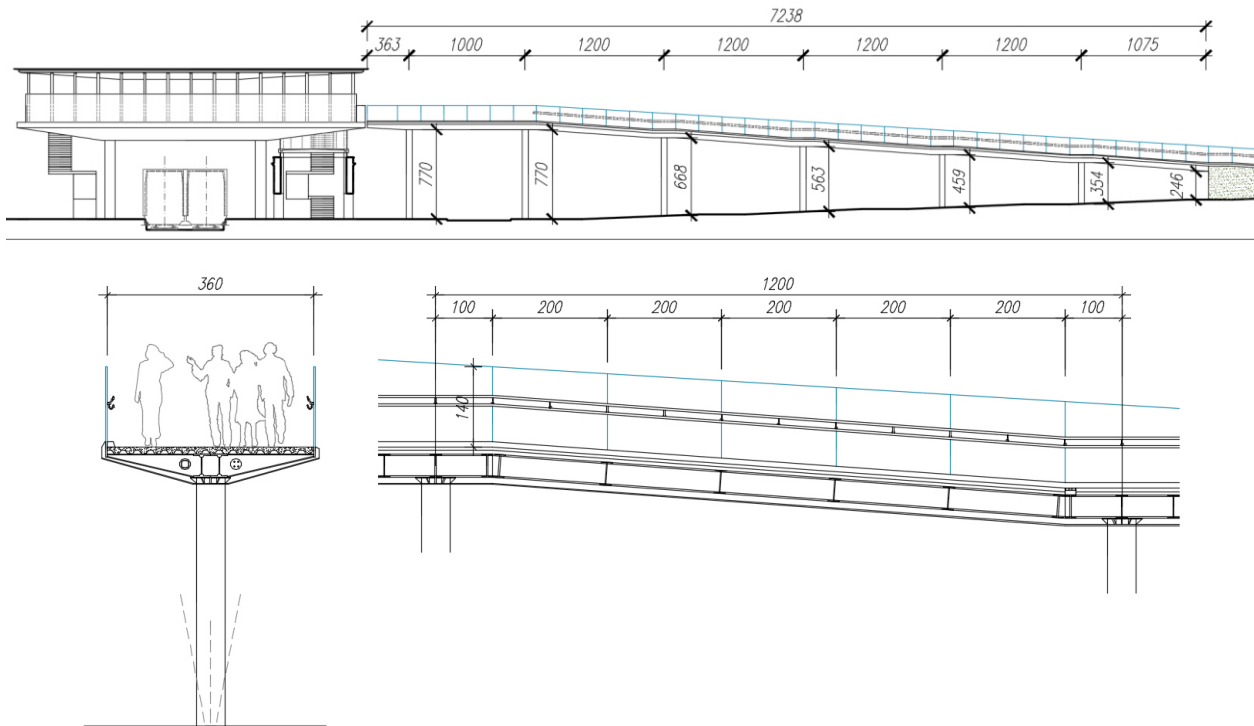


Figura 11 Passerella pedonale

5.1.2 I fabbricati storici della Fermata Pompei Scavi

La ex fermata Pompei Scavi fu realizzata nella prima metà del XIX secolo sulla linea Napoli-Nocera Inferiore, la prima ferrovia costruita in Italia, voluta dal re Ferdinando II di Borbone e realizzata tra il 1836 e il 1844 su progetto di Armand Bayard de la Vingtrie.

La fermata venne posizionata nelle vicinanze degli scavi archeologici di Pompei ed era costituita da un piccolo Fabbricato Viaggiatori a un piano, con atrio, biglietteria e sale d'attesa. La fermata era collegata alla viabilità pubblica da un viale che terminava in una piccola piazza a esedra prospiciente il Fabbricato Viaggiatori.

Il prospetto lato binari del Fabbricato Viaggiatori era decorato in stucco con stile neoclassico, arricchito da frontone triangolare, paraste doriche e bugnato liscio.

Nel 1906 alla stazione fu aggiunto un fabbricato «cessi», sempre monopiano, ma privo della caratterizzazione architettonica delle facciate del Fabbricato Viaggiatori.

La stazione fu dismessa negli anni sessanta del Novecento e venduta a privati, attualmente è inglobata in un ristorante; il Fabbricato Viaggiatori è adibito a cucina.

Al fine di consentire la realizzazione del primo marciapiede ferroviario secondo gli attuali standard dimensionali minimi, verranno traslati i fabbricati storici, con il primario obiettivo del massimo recupero possibile delle preesistenze.

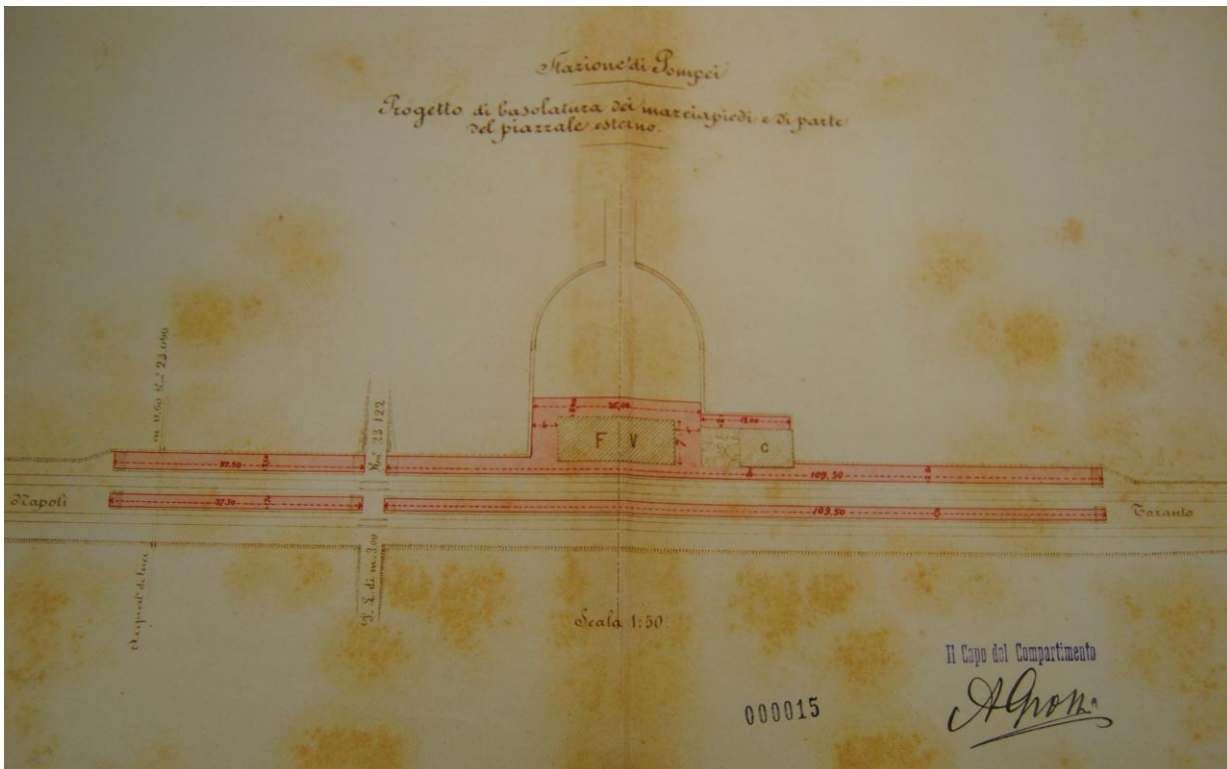


Figura 12: planimetria del progetto di basolatura del piazzale e dei marciapiedi della Ex fermata di Pompei scavi
 - fonte archivio storico FS

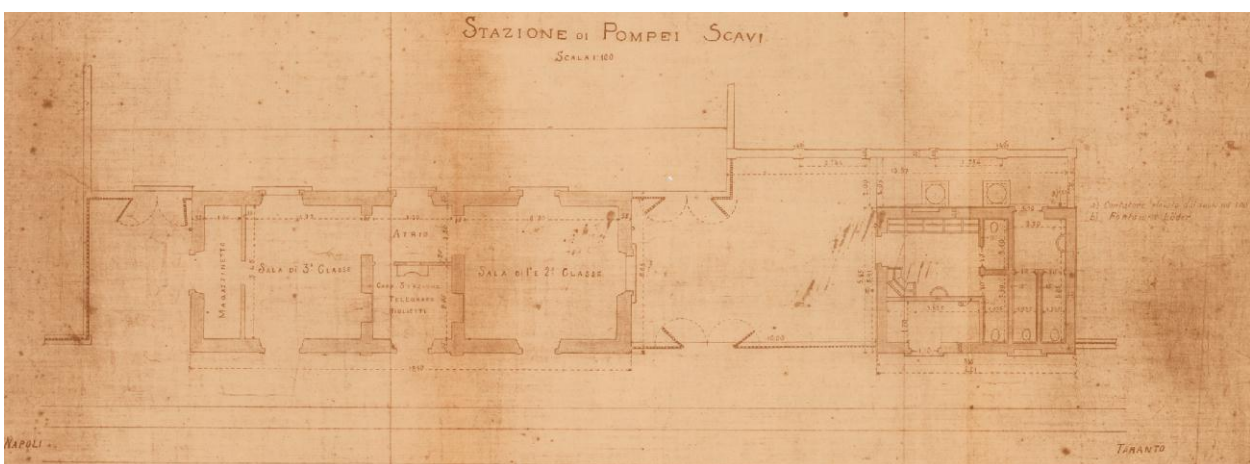


Figura 13: planimetria dei fabbricati della Ex fermata di Pompei scavi - fonte archivio storico FS

Le foto sotto riportate mostrano lo stato attuale dell'antico Fabbricato Viaggiatori e l'annesso locale bagni, caratterizzato da estesi fenomeni di degrado e manomissioni dovute all'attuale destinazione

d'suo. La Figura 13 mostra il prospetto lato binari del Fabbricato Viaggiatori, nella Figura 15 il dettaglio del timpano con la scritta originale "Pompei Scavi" ed il fabbricato che accoglieva i bagni. La Figura 16 mostra come i due fabbricati storici siano oggi stretti fra costruzioni sorte caoticamente intorno agli edifici.



Figura 14: Stato di fatto fabbricati dell'antica Fermata Pompei Scavi – prospetto lato binari



Figura 15: Stato di fatto fabbricati dell'antica Fermata Pompei Scavi – dettaglio del timpano del Fabbricato viaggiatori e del prospetto lato binari del locale bagni

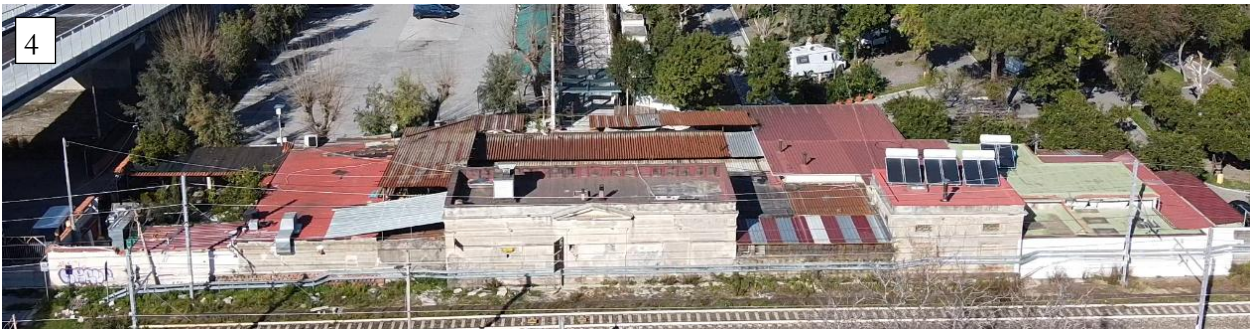


Figura 16: Stato di fatto fabbricati dell'antica Fermata Pompei Scavi – Vista dall'alto dei fabbricati storici circondati da strutture di nuova costruzione

5.1.3 Dotazioni funzionali

La fermata è dotata di banchine di 250 m di lunghezza per entrambi i marciapiedi. L'accesso alle banchine lato Parcheggio avviene tramite 2 rampe con pendenza 8%, mentre dal nord può avvenire direttamente da quota strada, tramite la passerella pedonale con pendenza 7% che da via Plinio porta direttamente alla piastra di scambio o in alternativa alla passerella pedonale si può percorrere il Parco Urbano avente una pendenza del 3% verso la Fermata. È possibile fare il cambio di banchina tramite due ascensori e due scale, protetti dalla piastra, posti simmetricamente rispetto all'asse del ferro. I fabbricati borbonici recuperati e la nuova piastra di collegamento sono attrezzati con i servizi essenziali ai viaggiatori. Le pensiline, di lunghezza pari a circa 90 m per quella nord e 115 m per quella sud, sono composte da una struttura in acciaio e sono coperte lato binari e scoperte sui lati esterni, lasciando la struttura a vista evocando un pergolato.

5.1.4 Pensiline

Le pensiline a copertura dei marciapiedi ferroviari sono in acciaio, con pannelli di copertura lato binari, mentre le falde lato parco lineare e lato parcheggio sono aperte a formare un pergolato. Insieme alla piastra di collegamento coprono le banchine per una lunghezza di circa 135m. i pilastri di sostegno delle pensiline hanno un passo di 12 m e sono composti da due profilati metallici HEB-360 accoppiati fra loro. Una trave scatolare in acciaio di dimensioni 30x50cm posta centralmente collega i pilastri. Al di sopra della trave scatolare corre la canalina di smaltimento delle acque. Ancora più in alto si diramano profili scatolari di altezza 18cm che, con gli arcarecci, formano l'ossatura della pensilina.

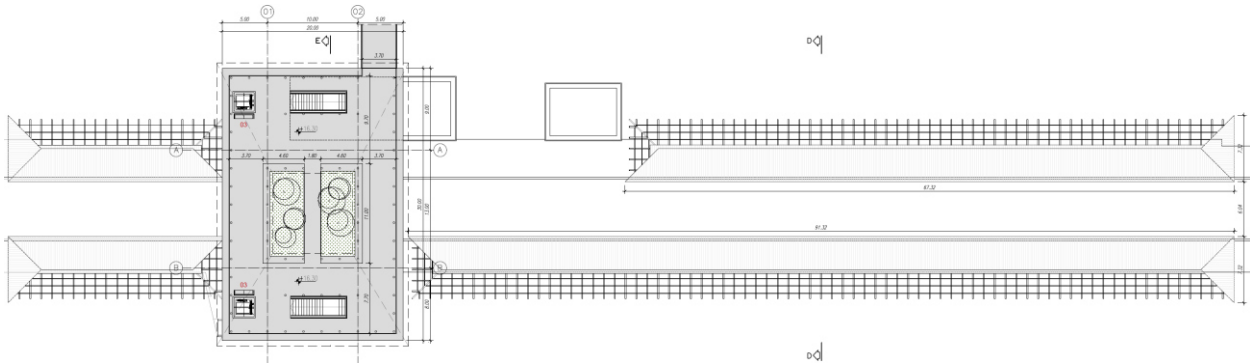


Figura 17: Planimetria pensiline

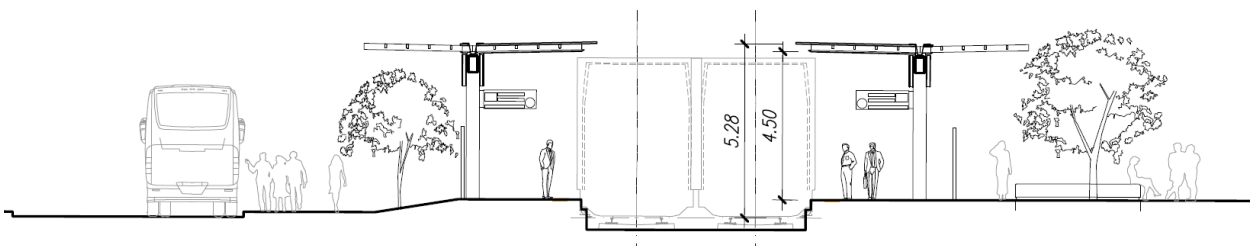


Figura 18: Sezione D-D

5.2 VIABILITA'

Nell'ambito della riqualificazione dell'area prossima al sito archeologico, con la finalità di realizzare o la pedonalizzazione di via Plinio, dall'incrocio con viale Mazzini (immagine A) fino a quello con via Masseria Curato (immagine C), saranno apportate modifiche alla viabilità esistente. In prossimità del cavalcaferrovia di via Stabiana verrà inserita una rotatoria (immagine A); tramite due complanari si sottopasserà il cavalcaferrovia per passare davanti l'ingresso della nuova Fermata e proseguire con flesso verso via Plinio (immagine B) con una viabilità locale a senso unico. La nuova viabilità nell'ultimo tratto sarà dotata di una fascia di verde pubblico di rispetto con affiancata la pista ciclabile che la separa dall'area pedonalizzata.

La strada locale F urbana a senso unico di marcia presenta una carreggiata complessiva di 5.50m con corsia da 3.75m e banchine rispettivamente da 0.75 in sinistra e 1.00 in destra. Esternamente alla strada è prevista la realizzazione di un marciapiede in sinistra di larghezza 1.50m. Tutti gli accessi alle abitazioni vengono garantiti. Di seguito si riportano le verifiche coerentemente con il DM 2001 anche se trattasi di un contesto fortemente urbanizzato con vincoli rappresentati dalla ferrovia e dalle preesistenze.

Trattandosi di viabilità locale a senso unico con molti accessi a proprietà provate la velocità di progetto assunta è pari a 30KM/h.

CONTROLLO NORMATIVA		Pagina Nr.		1
Dati generali				
Tipo di strada: F - Locali Urbane		Minimo	Massimo	
Larghezza semicarreggiata (m)		1.875		
Velocità progetto (Km/h)		30	30	
Livelletta n°1 - Pendenza (h/b): 0.186%				
Progressiva		Pend. Max		Parametri
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		0.615
Livelletta in normativa		0.186%		
Raccordo n°1 - Raggio (m): 3000.000 (Concavo)				
Progressiva		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				186.275
Raggio minimo non necessario				30
Raccordo in normativa				
Livelletta n°2 - Pendenza (h/b): 3.874%				
Progressiva		Pend. Max		Parametri
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		296.826
Livelletta in normativa		3.874%		
Raccordo n°2 - Raggio (m): 2000.000 (Convesso)				
Progressiva		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				332.596
Raggio minimo non necessario				30
Raccordo in normativa				
Livelletta n°3 - Pendenza (h/b): 0.692%				
Progressiva		Pend. Max		Parametri
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		396.186
Livelletta in normativa		0.692%		

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	1
Dati generali							
<ul style="list-style-type: none"> Nome: ASSE NORD Tipo di strada: F - Locali Urbane Larghezza semicarreggiata (m) Velocità progetto (Km/h) 		Minimo	Massimo				
		1.875	30	30			
Rettilfio n°1 - Lunghezza (m):34.549							
<ul style="list-style-type: none"> Lunghezza minima (m) Lunghezza massima (m) Valori minimi/massimi da normativa Rettilfio in normativa 		Lung. Min	Lung. Max				Parametri
		30.000	660.000				0.000
		30.000	660.000				
		34.549					
Ciotole n°1 - Parametro A:60.000 - Lunghezza (m):20.000							
<ul style="list-style-type: none"> Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo Criterio ottico Criterio ottico Ciotole rettilfio-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa Ciotole in normativa 		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
		18.900	60.000			1.000	34.549
		60.000	180.000				30
		60.000	180.000		1.000		
		60.000	180.000	20.000		1.000	
Raccordo n°1 - Raggio (m):180.000 - Lunghezza (m):22.414							
<ul style="list-style-type: none"> Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Raggio minimo in funzione della velocità Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio precedente Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione Valori minimi/massimi da normativa Raccordo in normativa 		Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
		28.159					54.549
		34.549					30
		34.549		20.833			
		180.000		22.414			
Ciotole n°2 - Parametro A:60.000 - Lunghezza (m):20.000							
<ul style="list-style-type: none"> Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo Criterio ottico Criterio ottico Ciotole rettilfio-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa Ciotole in normativa 		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
		18.900	60.000			1.000	76.964
		60.000	180.000				30
		60.000	180.000		1.000		
		60.000	180.000	20.000		1.000	
Ciotole n°3 - Parametro A:60.000 - Lunghezza (m):20.000							
<ul style="list-style-type: none"> Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli Criterio ottico Criterio ottico Ciotole rettilfio-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza 		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
		18.900	38.730			1.000	96.964
		60.000	180.000				30
		60.000	180.000		1.000		

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	2
	totolde in normativa	60.000	180.000	20.000		1.000	
	Raccordo n°2 - Raggio (m):180.000 - Lunghezza (m):23.334	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
	velocità utilizzata per la verifica (km/h)						116.964
	raggio minimo in funzione della velocità	28.159					30
	lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.833			
	valori minimi/massimi da normativa	28.159		20.833			
	raccordo in normativa	180.000		23.334			
	Ciotole n°4 - Parametro A:60.000 - Lunghezza (m):20.000	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
	velocità utilizzata per la verifica (km/h)						140.298
	fattore di forma					1.000	30
	criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	18.900					
	criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	38.730					
	criterio ottico	60.000					
	criterio ottico		180.000				
	ciotole rettilfo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
	valori minimi/massimi da normativa	60.000	180.000				
	ciotole in normativa	60.000		20.000		1.000	
	Rettilfio n°2 - Lunghezza (m):121.684	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
	lunghezza minima (m)	30.000					160.298
	lunghezza massima (m)		660.000				
	valori minimi/massimi da normativa	30.000	660.000				
	rettilfio in normativa	121.684					
	Ciotole n°5 - Parametro A:35.000 - Lunghezza (m):22.273	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
	velocità utilizzata per la verifica (km/h)						261.962
	fattore di forma					1.000	30
	criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	18.900					
	criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	21.409					
	criterio ottico	18.333					
	criterio ottico		55.000				
	ciotole rettilfo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
	valori minimi/massimi da normativa	21.409	55.000				
	ciotole in normativa	35.000		22.273		1.000	
	Raccordo n°3 - Raggio (m):55.000 - Lunghezza (m):53.166	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
	velocità utilizzata per la verifica (km/h)						304.255
	raggio minimo in funzione della velocità	28.159					30
	raggio minimo calcolato rispetto al rettilfio precedente						
	lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			20.833			
	valori minimi/massimi da normativa			20.833			
	raccordo in normativa	55.000		53.166			
	Ciotole n°6 - Parametro A:35.000 - Lunghezza (m):22.273	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
	velocità utilizzata per la verifica (km/h)						357.421
							30

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	3					
<ul style="list-style-type: none"> Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo 18.900 Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli 21.409 Criterio ottico 18.333 Criterio ottico Clotolde rettilfo-raccordo. 2/3<=>A1/A2<=>3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa 21.409 55.000 Raccordo in normativa 35.000 22.273 						1.000						
<ul style="list-style-type: none"> Rettilfo n°3 - Lunghezza (m):6.718 Lunghezza massima (m) Valori minimi/massimi da normativa Rettilfo in normativa 						Lung. Min	Lung. Max	Parametri	379.694			
<ul style="list-style-type: none"> Clotolde n°7 - Parametro A:35.000 - Lunghezza (m):24.500 Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo 18.900 Criterio ottico 16.667 Criterio ottico Clotolde rettilfo-raccordo. 2/3<=>A1/A2<=>3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa 18.900 50.000 Clotolde in normativa 35.000 24.500 						A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri	386.412
											30	
<ul style="list-style-type: none"> Raccordo n°4 - Raggio (m):50.000 - Lunghezza (m):38.425 Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Raggio minimo in funzione della velocità 28.159 Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfo precedente 6.718 Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfo successivo Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione 20.833 Valori minimi/massimi da normativa 20.833 Raccordo in normativa 50.000 38.425 						Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri	410.912
											30	
<ul style="list-style-type: none"> Clotolde n°8 - Parametro A:35.000 - Lunghezza (m):24.500 Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo 18.900 Criterio ottico 16.667 Criterio ottico Clotolde rettilfo-raccordo. 2/3<=>A1/A2<=>3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa 18.900 50.000 Clotolde in normativa 35.000 24.500 						A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri	449.337
											30	
<ul style="list-style-type: none"> Rettilfo n°4 - Lunghezza (m):164.765 Lunghezza minima (m) 30.000 Lunghezza massima (m) 660.000 Valori minimi/massimi da normativa 30.000 660.000 Rettilfo in normativa 164.765 						Lung. Min	Lung. Max				Parametri	473.837



Figura 19: Diagramma Visibilità

Un altro tratto di nuova viabilità è quello che connette via Masseria Curato con viale Mazzini, scavalcando prima via Stabiana tramite uno scatolare stradale per poi proseguire in viadotto in acciaio calcestruzzo sovrappassando la ferrovia per poi sbarcare su viale Mazzini (immagine D).

La strada locale F urbana a doppio senso di marcia presenta una carreggiata complessiva di 8.00m con corsia da 3.50m e banchine da 0.50m. Esternamente alla strada è prevista la realizzazione di un marciapiede in sinistra e in destra di larghezza 1.50m. Tutti gli accessi alle abitazioni vengono garantiti. Di seguito si riportano le verifiche coerentemente con il DM 2001 anche se trattasi di un contesto fortemente urbanizzato con vincoli rappresentati dalla ferrovia e dalle preesistenze.

Trattandosi di viabilità locale a senso unico con molti accessi a proprietà private la velocità di progetto assunta è pari a 30KM/h.

CONTROLLO NORMATIVA		Pagina Nr.		1
Dati generali		Minimo	Massimo	
Tipo di strada: F - Locali Urbane				
Larghezza semicarreggiata (m)		3.500		
Velocità progetto (Km/h)		30	30	
Livelletta n°1 - Pendenza (h/b): -0.121%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				0.000
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livelletta in normativa		-0.121%		
Raccordo n°1 - Raggio (m): 2000.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				121.147
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo non necessario				
Raccordo in normativa				
Livelletta n°2 - Pendenza (h/b): 5.840%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				240.160
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livelletta in normativa		5.840%		
Raccordo n°2 - Raggio (m): 1000.000 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				334.143
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo non necessario				
Raccordo in normativa				
Livelletta n°3 - Pendenza (h/b): -7.259%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				464.834
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livelletta in normativa		-7.259%		
Raccordo n°3 - Raggio (m): 500.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				477.924
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				30
Raggio minimo non necessario				
Raccordo in normativa				
Livelletta n°4 - Pendenza (h/b): 0.193%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				515.089
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
Livelletta in normativa		0.193%		

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	1
Dati generali							
Minimo		Massimo					
<ul style="list-style-type: none"> ⓘ Classe: Tracciato - (1) ⓘ Tipo di strada: F - Locali Urbane ⓘ Larghezza semicarreggiata (m) 3.500 ⓘ Velocità progetto (Km/h) 30 							
Rettillo n°1 - Lunghezza (m):129.427							
Lung. Min		Lung. Max				Parametri	0.000
<ul style="list-style-type: none"> ⓘ Lunghezza minima (m) 30.000 ⓘ Lunghezza massima (m) 660.000 ⚠ Valori minimi/massimi da normativa 30.000 660.000 ✅ Rettillo in normativa 129.427 							
Clotolde n°1 - Parametro A:35.000 - Lunghezza (m):30.625							
A Min		A Max		Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
<ul style="list-style-type: none"> ⓘ Velocità utilizzata per la verifica (km/h) 30 ⓘ Fattore di forma 1.000 ⓘ Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo 18.900 ⓘ Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli 18.788 ⓘ Criterio ottico 13.333 ⓘ Criterio ottico 40.000 ⓘ Clotolde rettillo-raccordo. 2/3<=>A1/A2<=>3/2. A1/A2 in tolleranza 1.000 ⚠ Valori minimi/massimi da normativa 18.900 40.000 ✅ Clotolde in normativa 35.000 30.625 1.000 							
Raccordo n°1 - Raggio (m):40.000 - Lunghezza (m):42.057							
Raggio Min		Raggio Max		Lung. Min			Parametri
<ul style="list-style-type: none"> ⓘ Velocità utilizzata per la verifica (km/h) 30 ⓘ Raggio minimo in funzione della velocità 28.159 ⓘ Raggio minimo calcolato rispetto al rettillo precedente 29.427 ⓘ Raggio minimo calcolato rispetto al rettillo successivo 8.944 ⓘ Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione 20.833 ⚠ Valori minimi/massimi da normativa 29.427 20.833 ✅ Raccordo in normativa 40.000 42.057 							
Clotolde n°2 - Parametro A:35.000 - Lunghezza (m):30.625							
A Min		A Max		Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
<ul style="list-style-type: none"> ⓘ Velocità utilizzata per la verifica (km/h) 30 ⓘ Fattore di forma 1.000 ⓘ Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo 18.900 ⓘ Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli 18.788 ⓘ Criterio ottico 13.333 ⓘ Criterio ottico 40.000 ⓘ Clotolde rettillo-raccordo. 2/3<=>A1/A2<=>3/2. A1/A2 in tolleranza 1.000 ⚠ Valori minimi/massimi da normativa 18.900 40.000 ✅ Clotolde in normativa 35.000 30.625 1.000 							
Rettillo n°2 - Lunghezza (m):8.944							
Lung. Min		Lung. Max				Parametri	232.734
<ul style="list-style-type: none"> ⓘ Lunghezza massima (m) 9.600 ⚠ Valori minimi/massimi da normativa 0.000 9.600 ✅ Rettillo in normativa 8.944 							

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	2
Clotolde n°3 - Parametro A:60.000 - Lunghezza (m):22.500 Km 1+23 Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli Criterio ottico Criterio ottico Clotolde rettilfo-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa Clotolde in normativa		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
							241.679
							30
		18.900				1.000	
		36.515					
		53.333					
			160.000				
		53.333	160.000		1.000		
		60.000		22.500		1.000	
Raccordo n°2 - Raggio (m):160.000 - Lunghezza (m):55.716 Km 1+24 Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Raggio minimo in funzione della velocità Raggio minimo calcolato rispetto al rettilfo successivo Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione Valori minimi/massimi da normativa Raccordo in normativa		Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
							264.179
							30
		28.159					
		154.295					
				20.833			
		154.295		20.833			
		160.000		55.716			
Clotolde n°4 - Parametro A:60.000 - Lunghezza (m):22.500 Km 1+23 Velocità utilizzata per la verifica (km/h) Fattore di forma Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli Criterio ottico Criterio ottico Clotolde rettilfo-raccordo. 2/3<=<A1/A2<=<3/2. A1/A2 in tolleranza Valori minimi/massimi da normativa Clotolde in normativa		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
							319.895
							30
		18.900				1.000	
		36.515					
		53.333					
			160.000				
		53.333	160.000		1.000		
		60.000		22.500		1.000	
Rettilfo n°3 - Lunghezza (m):174.295 Km 1+23 Lunghezza minima (m) Lunghezza massima (m) Valori minimi/massimi da normativa Rettilfo in normativa		Lung. Min	Lung. Max				Parametri
							342.395
		30.000					
			660.000				
		30.000	660.000				
		174.295					

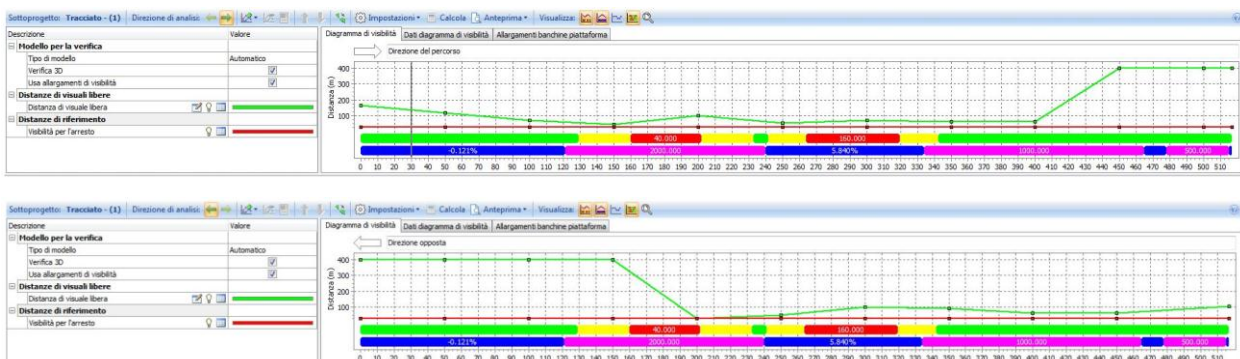
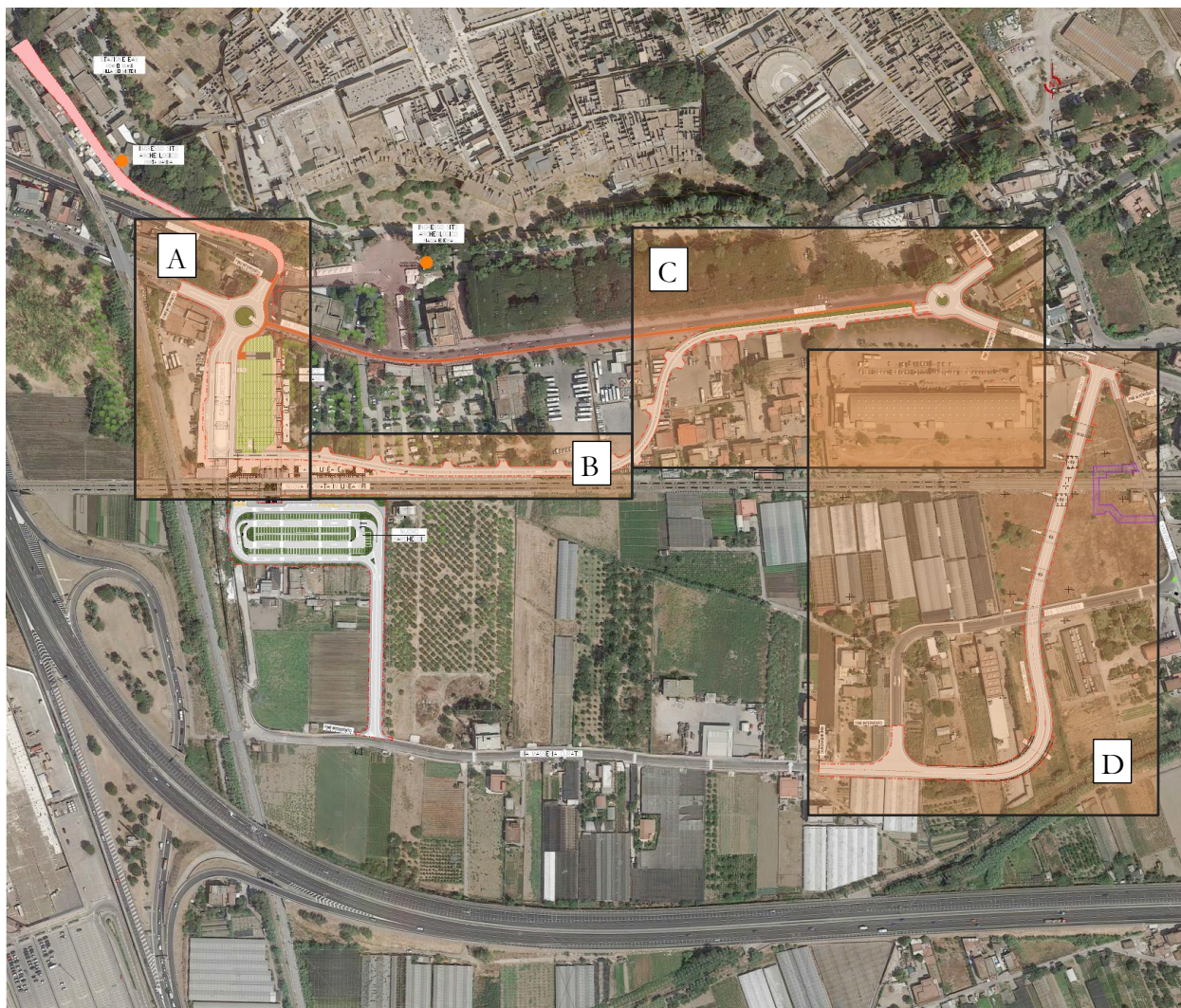


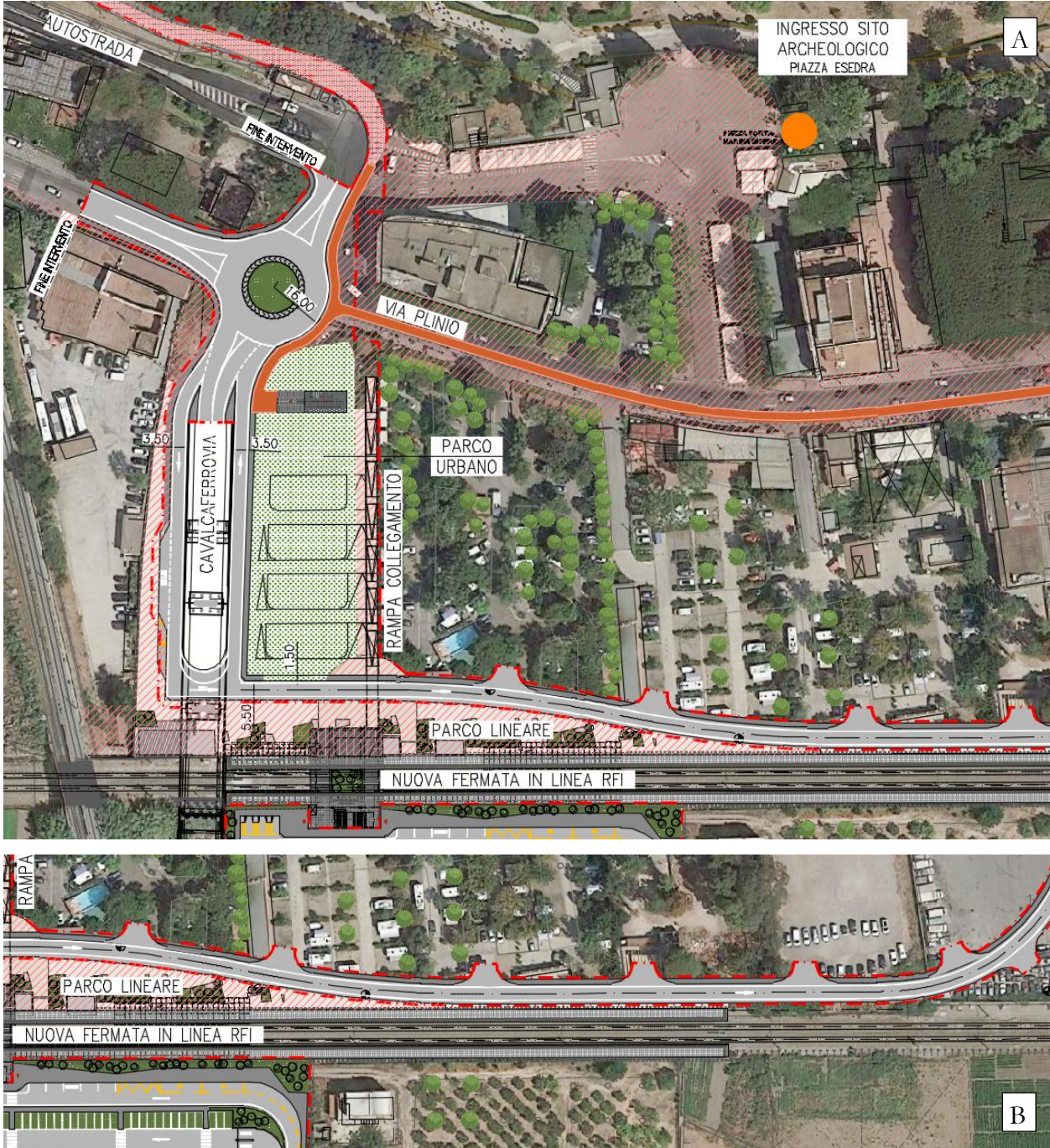
Figura 20: Diagramma Visibilità

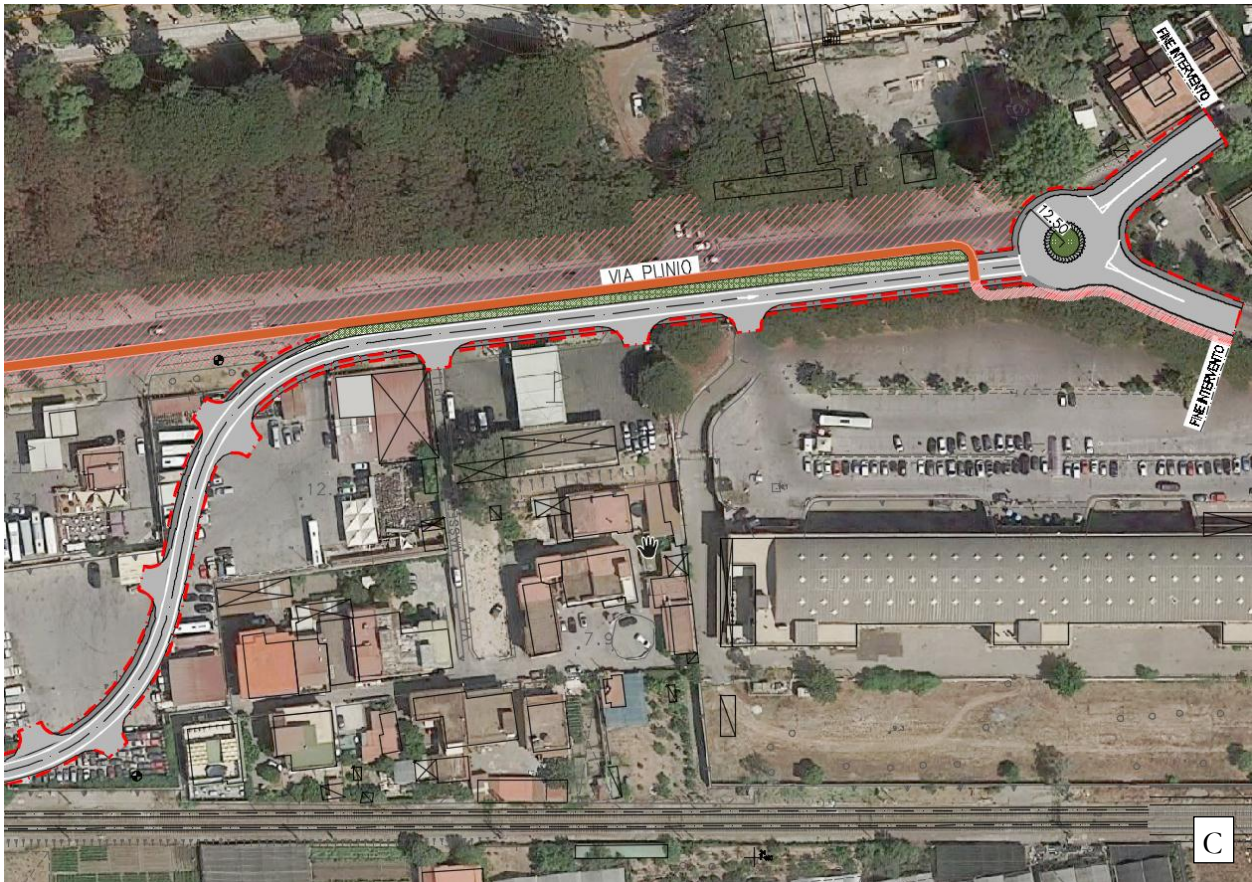


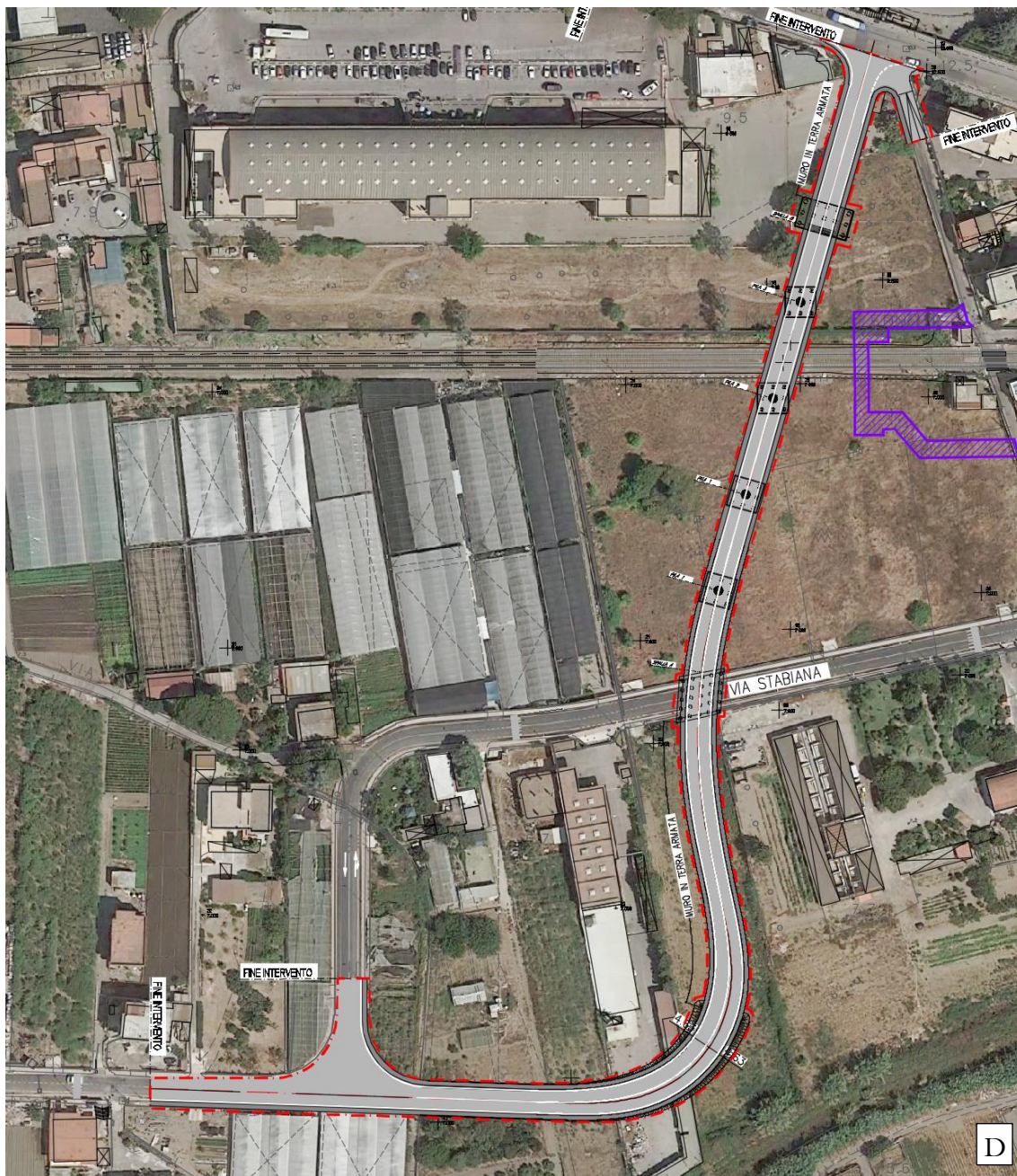
Figura 21: Inquadramento

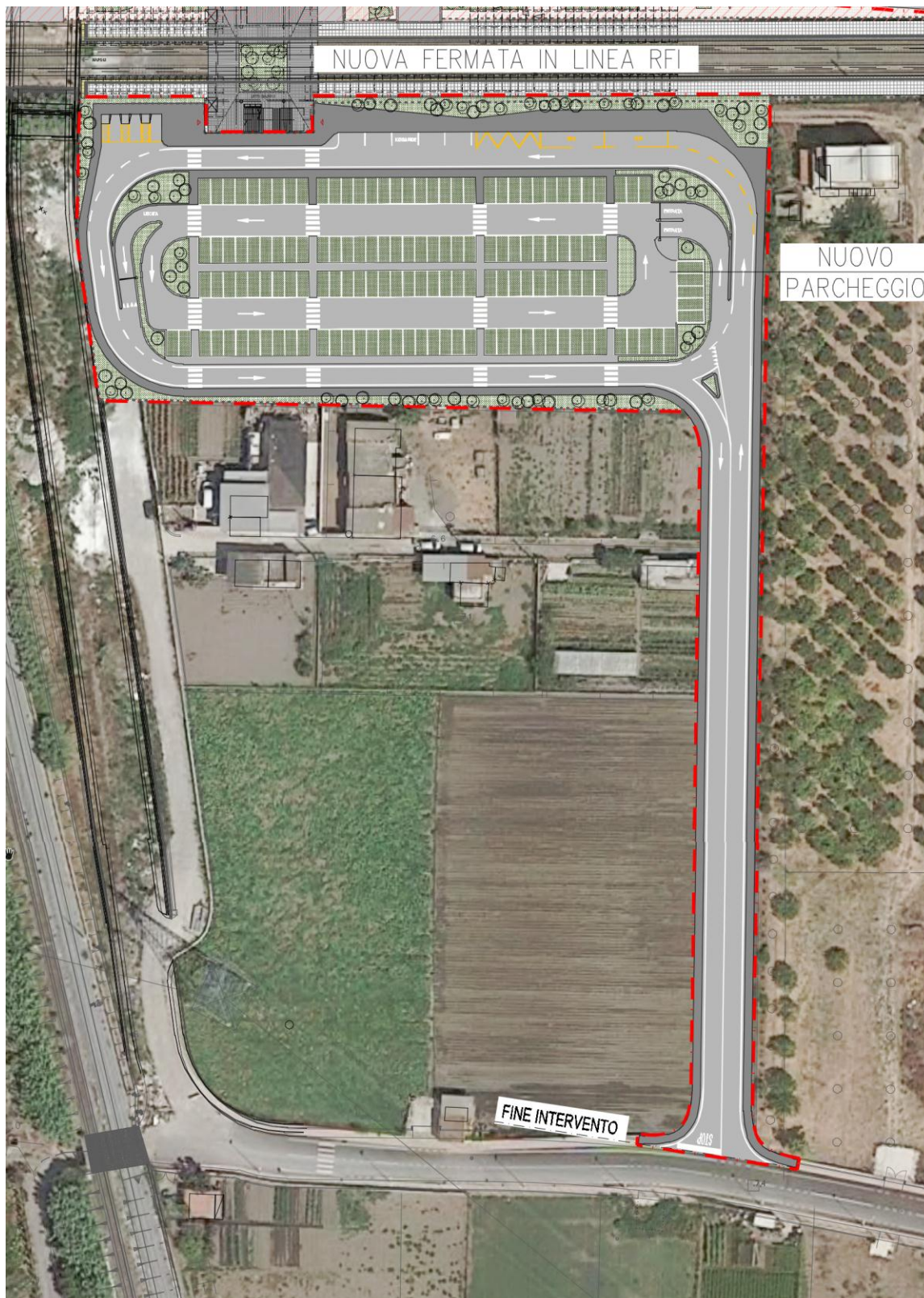


L'accesso al nuovo Parcheggio avviene da via Masseria Curato tramite nuova viabilità. Il Parcheggio gode di una doppia circolazione, stalli per la sosta di bus, un kiss&ride e parcheggi per disabili.









5.3 CAVALCAFERROVIA

Il cavalcaferrovia che collega via Masseria Curato con viale Mazzini, ha uno sviluppo di 144 m ed è composto da 5 campate di luce pari a 24+32+32+32+24. L'asse, coincidente con l'asse stradale, ha un'inclinazione di 117.85g rispetto all'ortogonale all'asse ferroviario. L'impalcato è caratterizzato da una parte pavimentata larga 8.0 m e da due cordoli laterali da 1.90 m, per una larghezza totale di 12.40 m. L'impalcato a sezione mista acciaio-calcestruzzo, è costituito da quattro travi in acciaio con sezione a doppio T di altezza pari a 2.00m poste ad interasse di 2.40 m. La soletta in cls è gettata in opera e presenta spessore costante pari a 0.30 m.

Esso è vincolato alle sottostrutture mediante appoggi a cerniera sferica con superficie di rotazione rivestita con PTFE (Politetrafluoroetilene). Lo schema statico assunto per il cavalcaferrovia in esame prevede una trave continua su più appoggi. Sono stati utilizzati shock transmitter per le pile e per la spalla B per ridistribuire le sollecitazioni sismiche longitudinali.

Le sottostrutture sono di tipo tradizionale: in particolare la spalla A poggia su 25 pali di diametro Ø 1200 di lunghezza 25m, la spalla B poggia su 15 pali di diametro Ø 1200 di lunghezza 25m le pile poggiano su 11 pali Ø1200 di lunghezza 25 m.

La spalla A funge anche da sottopasso per via Stabiana e presenta un'altezza complessiva del paramento a tergo del terreno di circa 9.00 m, una lunghezza di 15.7 m, una larghezza di 14.70 m e spessore del fusto di 1.60 m; la zattera di fondazione ha spessore 2.00 m. La spalla B presenta un'altezza complessiva del paramento a tergo del terreno di circa 9.00 m, una lunghezza di 12.6 m, una larghezza di 11.0 m e spessore del fusto di 1.60 m; la zattera di fondazione ha spessore 2.00 m.

La trave paraghiaia che contiene il terreno immediatamente a ridosso dell'impalcato ha uno spessore di 30 cm per un'altezza minima di 2.50 m.

Fra le travi sono disposti due ritegni sismici trasversali di dimensioni 0.40x1.42x0.43m; nel retrotrave sono presenti ritegni sismici longitudinali di dimensioni 0.4x1.00x0.5m.

Le pile a setto hanno zattera di fondazione di dimensioni 9.60x9.60x1.80m e fusto a setto di larghezza 8.30 e spessore in fondazione di 2.00 m. L'elevazione in sommità ha uno spessore di 3.00m per il posizionamento dei quattro appoggi per il sostegno degli impalcati.

L'altezza massima delle pile è pari a 9.5 m. Fra le travi sono disposti due ritegni sismici trasversali.

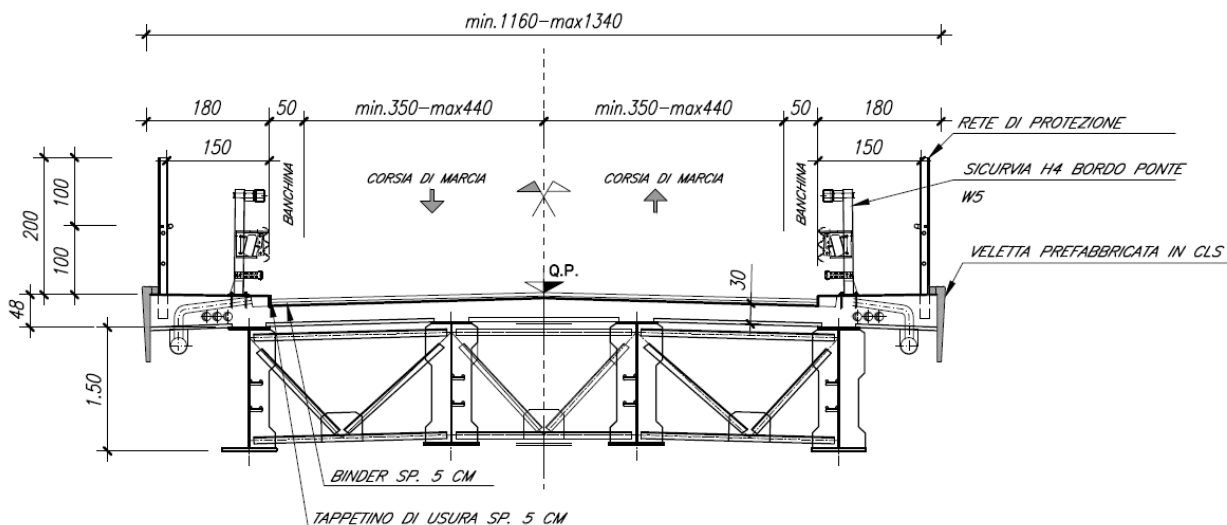


Figura 22: Sezione cavalcaferrovia

5.4 PARCHEGGIO

Fa parte del sistema integrato di trasporto un nuovo parcheggio con 143 posti auto, inclusi 3 stalli per disabili, un'area di kiss&ride e stali bus per il trasporto pubblico locale. Il parcheggio permette due circolazioni concentriche. Due ingressi per le auto ne garantiscono la ridondanza, permettendo di mantenere il servizio anche in caso di manutenzione di uno degli accessi.

Gli stali sono caratterizzati da un suolo permeabile. E' prevista anche la messa a dimora di alberature alte disposte in su filari in modo da mitigare l'opera.

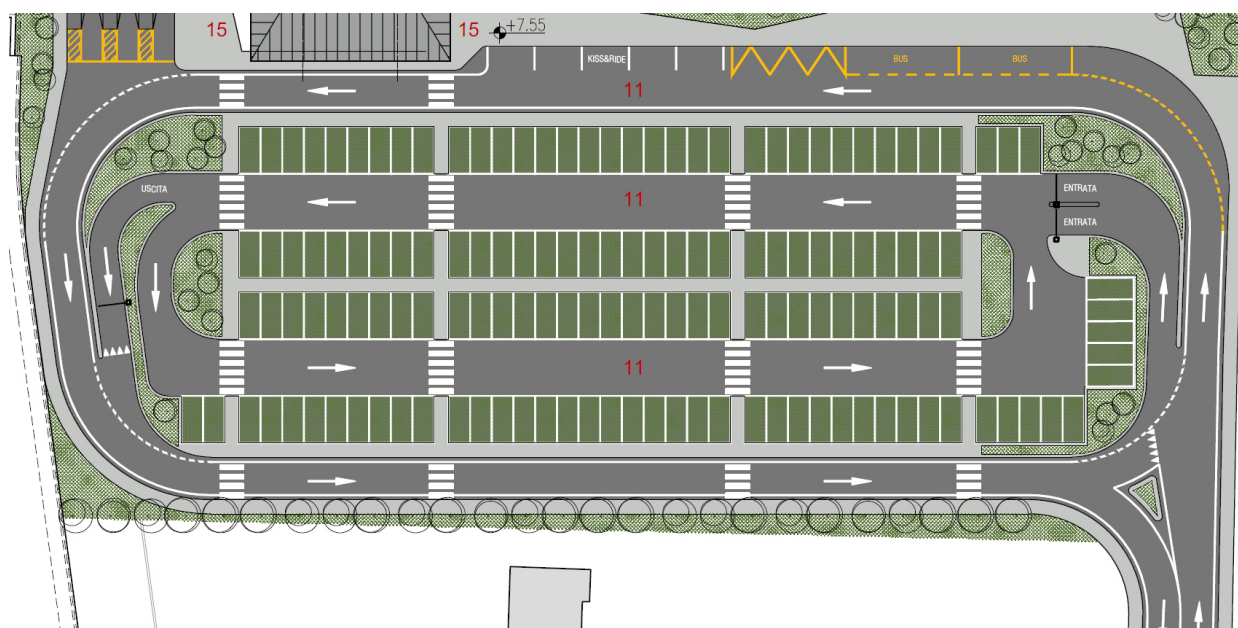


Figura 23: Il Parcheggio

5.5 IL PARCO URBANO

Dalla Fermata RFI si può raggiungere la Fermata EAV o il Parco Archeologico attraversando un parco urbano posto su terrazzamenti, con arredi e alberature coerenti con il programma di sistemazione dell'esistente pineta di via Plinio.

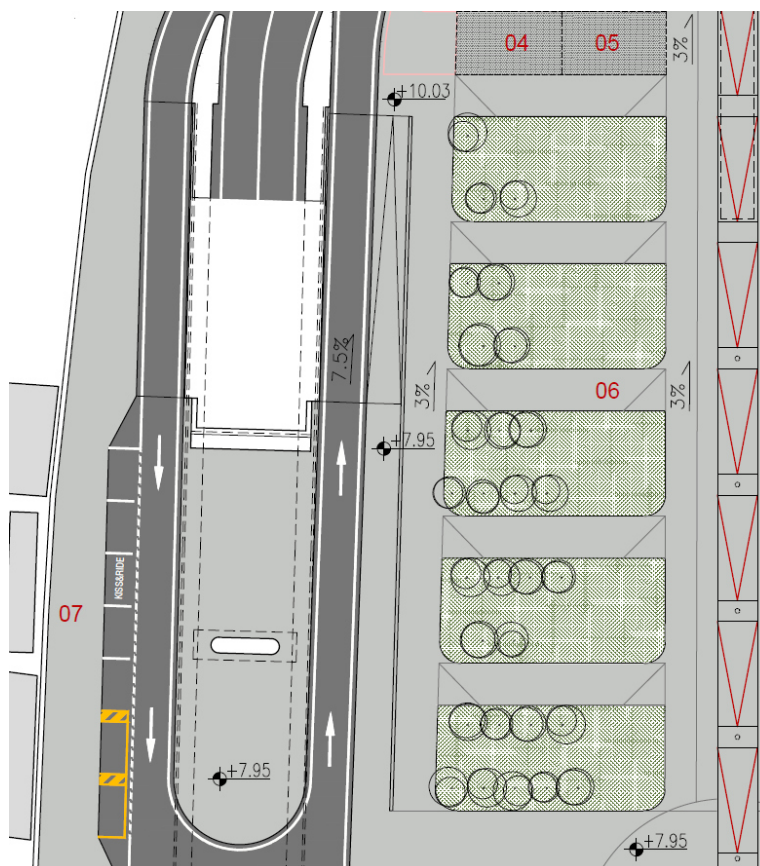


Figura 24: Il Parco Urbano



Figura 25: sezione sul Parco Urbano

6 ARCHEOLOGIA

Nel febbraio 2020, RFI ha avviato le interlocuzioni con il Parco Archeologico di Pompei, competente per le aree interessate dalle opere in progetto in merito alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 del Dlgs 50/2016 s.m.i.

E' in corso la progettazione della campagna di scavi archeologici, affidata ad Italferr S.p.a. da RFI, che una volta approvata dalle strutture competenti, verrà eseguita nell'area di intervento.

7 ESPROPRI

La viabilità è stata sviluppata con il fine di minimizzare le demolizioni e la frammentazione delle particelle catastali.

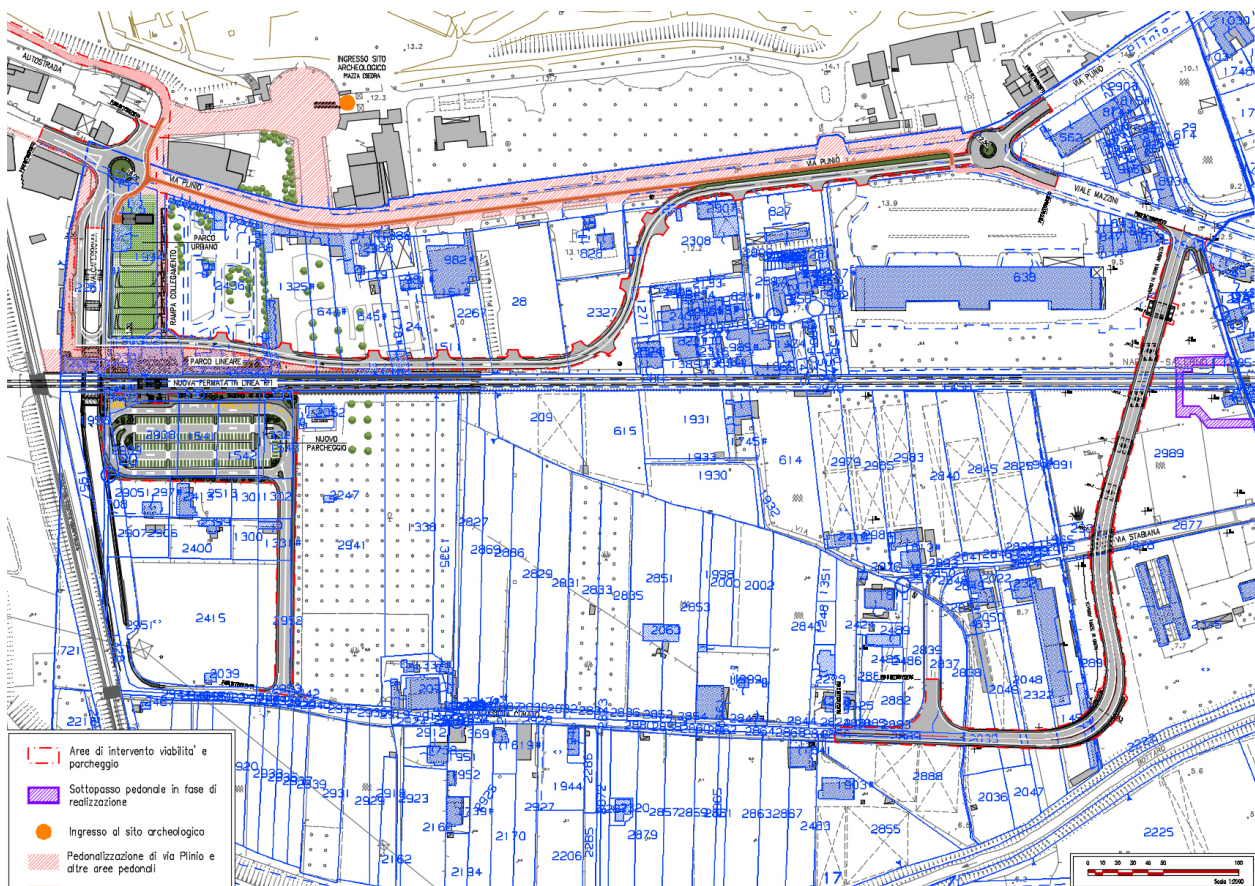


Figura 26: Particellare con indicazione delle aree di proprietà RFI

Sono previste occupazioni temporanee per la cantierizzazione.

8 OPERE IDRAULICHE

Per lo smaltimento delle acque di piattaforma derivanti dal nuovo viadotto che scavalca la ferrovia Napoli-Salerno verrà realizzata una nuova vasca di accumulo in affiancamento vicino a quella esistente che verrà dismessa.

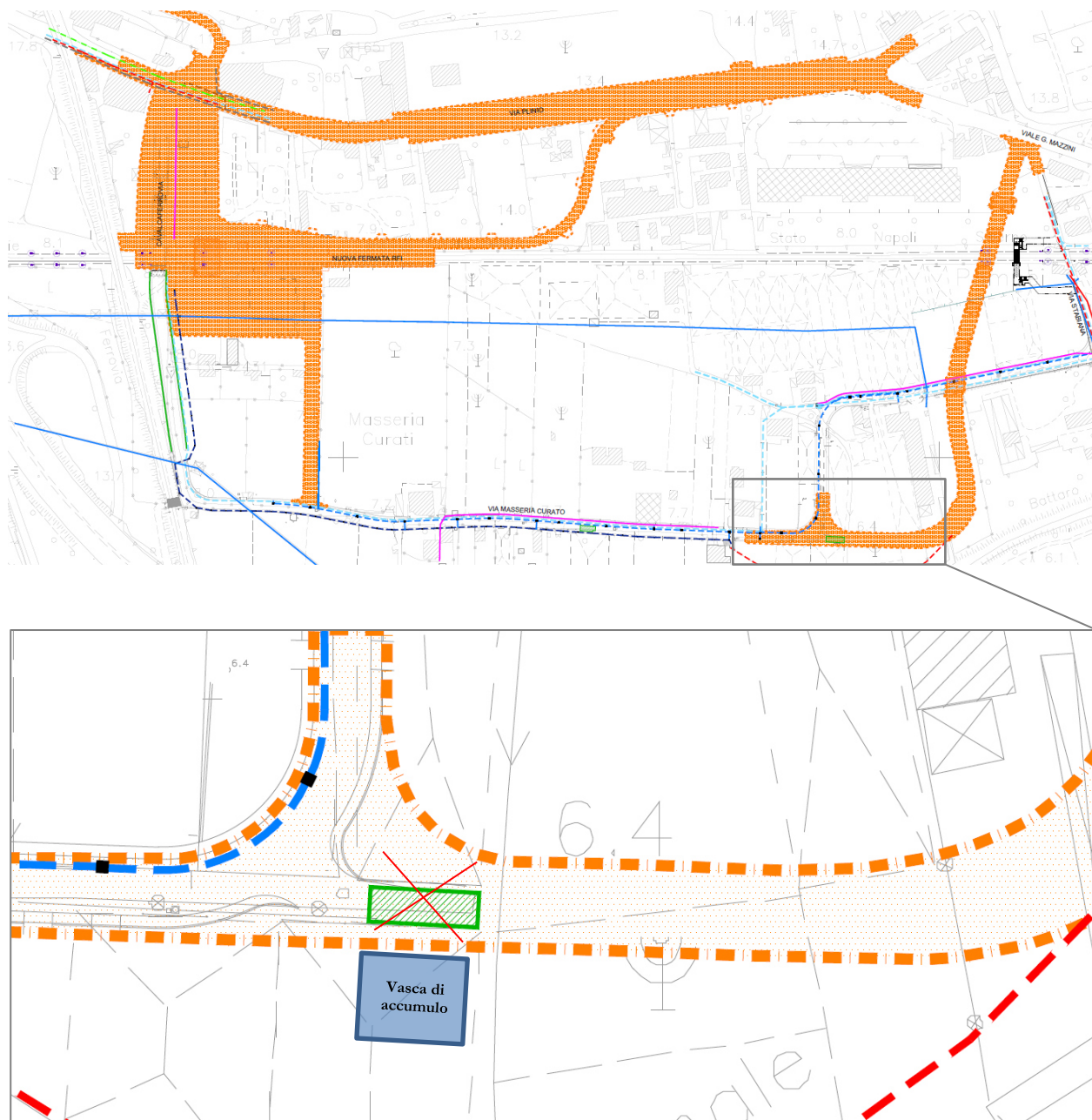


Figura 27: Nuova vasca di accumulo

9 SOTTOSERVIZI INTERFERENTI

Già in questa fase progettuale si sono volute dare le prime indicazioni sui sottoservizi interferenti con il progetto. Le informazioni sono state raccolte dal progetto esecutivo del cavalcaferrovia girà realizzato che collega via Masseria Curato con via Plinio e del nuovo sottopasso pedonale di prossima realizzazione in prossimità del passaggio a livello oggetto di soppressione.

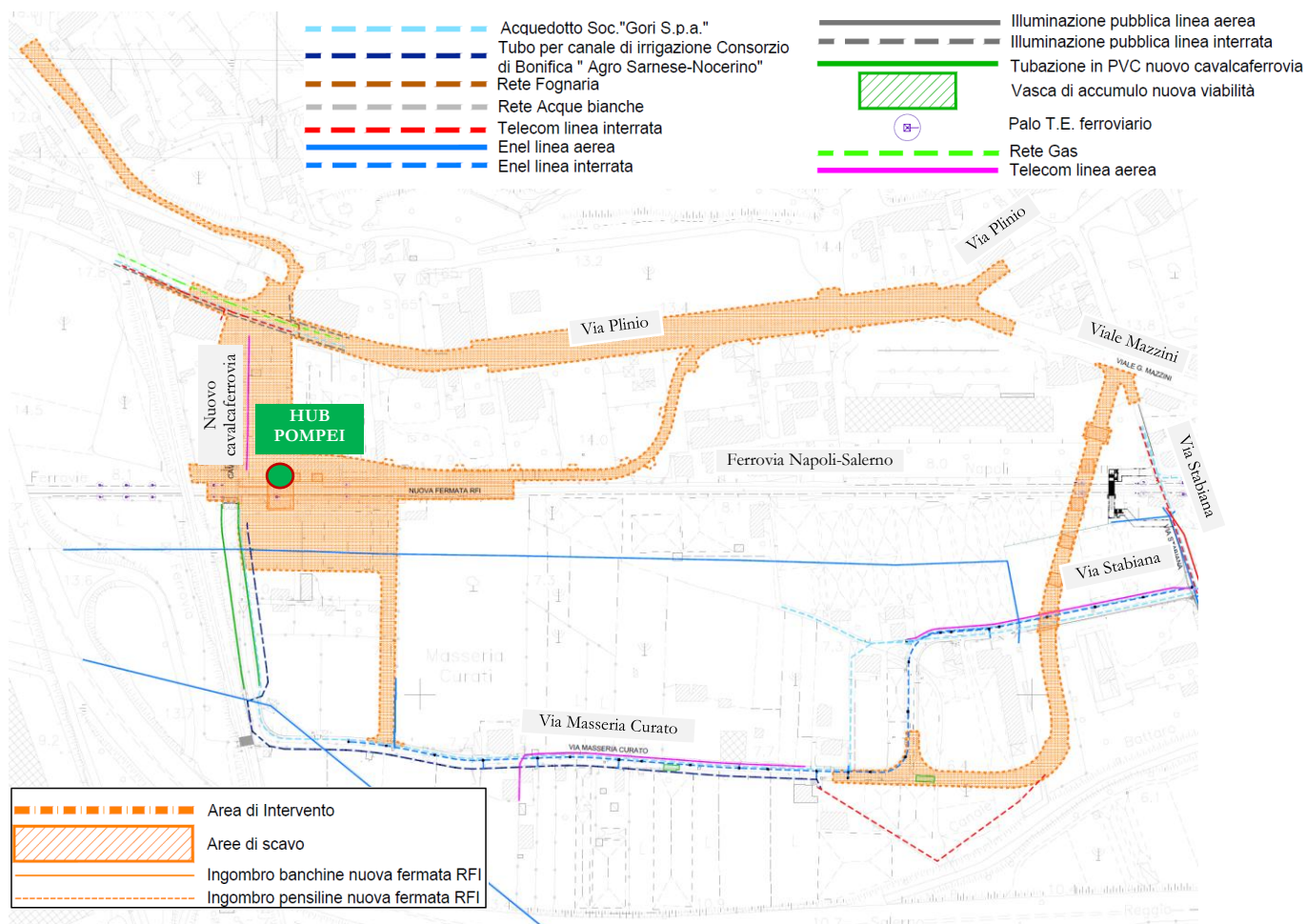


Figura 28: Planimetria prime indicazioni dei sottoservizi interferenti

10 CANTIERIZZAZIONE

Al fine di limitare il transito dei mezzi pesanti fra le varie aree di intervento si prevedono due aree di cantiere poste strategicamente: quella del cavalcaferrovia, dove è presente anche il campo base, nell'angolo di via Stabiana, e quella del Fabbricato Viaggiatori che occupa l'area in cui verrà poi realizzato il Parcheggio. Gli scavi previsti sono per la maggior parte superficiali, eccetto quelli relativi alle fondazioni del FV, quelle delle colonne delle pensiline e quelle delle fondazioni del cavalcaferrovia. Visti i limitati sbancamenti, si valuterà l'opportunità del reimpiego del materiale scavato nella modellazione del terreno del Parco Urbano, al fine di ridurre al minimo i conferimenti in discarica.

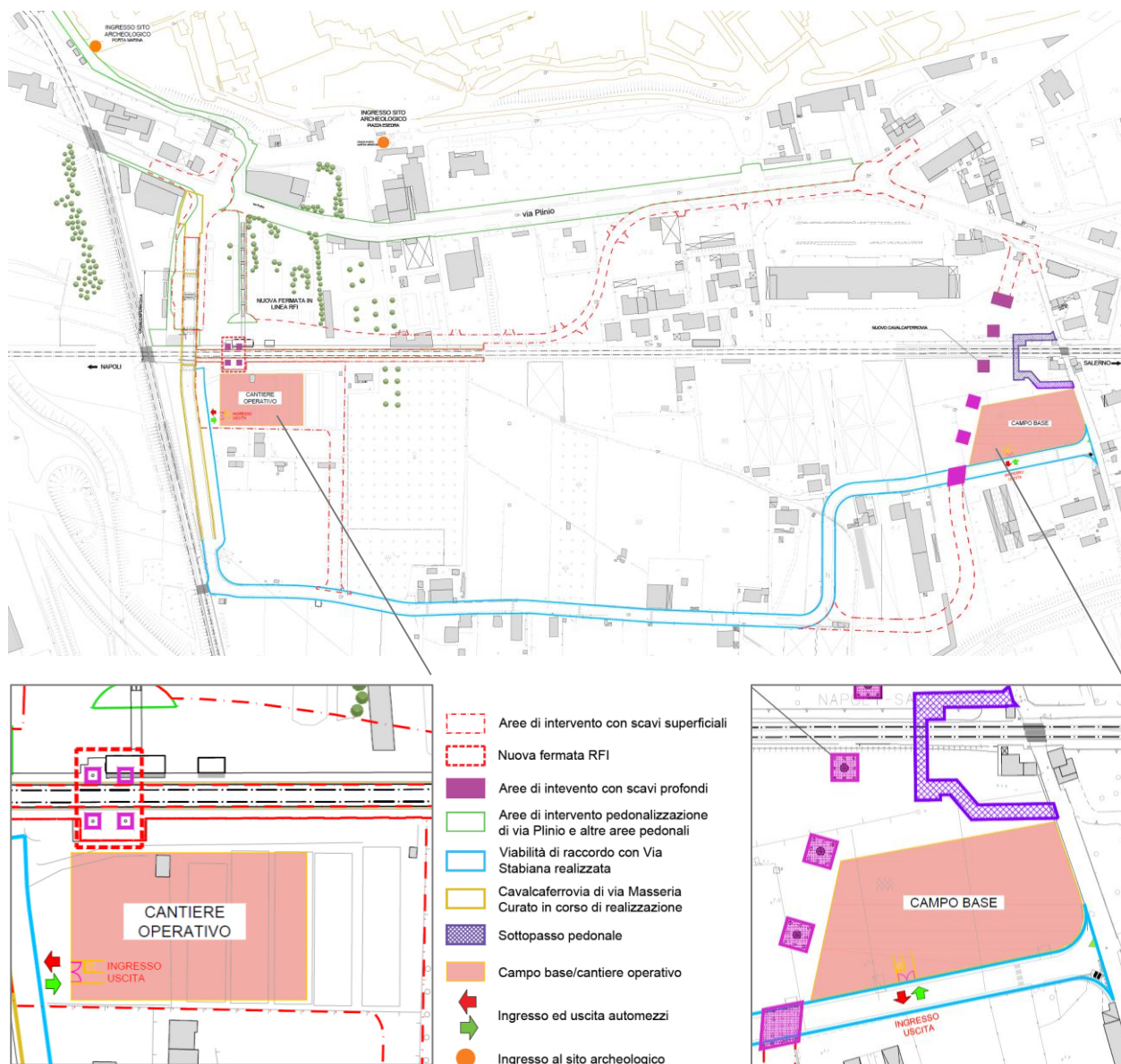


Figura 29: Planimetria prime indicazioni dei sottoservizi interferenti

11 PROGRAMMA LAVORI

HUB POMPEI

