



PG/2022/0422928

Napoli, 30/05/2022

Giunta Regionale della Campania

Direzione Generale per la Mobilità

dg.500800@pec.regione.campania.it

c.a

ing. Gennaro Di Prisco

Oggetto: Conferenza dei Servizi ex artt. 14 e ss., L 241/1990 e ss.mm.ii. finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione degli interventi "Sistemazioni superficiali" e "Realizzazione Deposito Officina Piscinola - Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola" 1° fase" – parere

La tratta metropolitana Piscinola-Di Vittorio, in prosecuzione alla linea 1 della Metropolitana di Napoli in corso di esecuzione, garantisce la chiusura dell'anello metropolitano. Il lungo e articolato iter approvativo del progetto di realizzazione della citata tratta, avviato nel 2000, è di seguito brevemente descritto per quanto avvenuto nei tempi più recenti e in riferimento a quanto di competenza dell'Amministrazione comunale.

In data 6/7/2016, la società Ente Autonomo del Volturno, succeduta alla Ferrovia Alifana e Benevento Napoli, ha avviato la procedura di conferenza di servizi per l'intervento di ammodernamento e potenziamento della tratta Piscinola-Capodichino dell'ex Metrocampania nord-est, per l'approvazione del progetto definitivo/esecutivo e reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e della pubblica utilità dell'opera - art. 10 del d.p.R. 327 /2001. Il procedimento si è concluso con la delibera di Consiglio comunale n.3 del 6 marzo 2017, con la quale è stato ratificato il parere favorevole rilasciato dal Comune di Napoli nella C.d.S del 2016.

In data 22/11/2019 la società EAV ha indetto una conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di variante relativo a:

- Sistemazioni superficiali;
- Stazione Di Vittorio;
- Sottostazione elettrica;
- Nuovo deposito-officina di Piscinola, non previsto originariamente;

-
- Nuova viabilità di connessione tra i quartieri Scampia e Piscinola, anch'essi non previsti e richiesti in sede di conferenza di servizi.

In data 22/05/2020 con nota PG. 0364166 la scrivente Area, a seguito dell'endo conferenza condotta con le municipalità e i diversi Servizi comunali coinvolti, all'esito dei pareri di competenza, ha trasmesso il parere unico dell'Amministrazione relativo al progetto di variante, evidenziando che trattandosi di variante urbanistica era necessario acquisire il parere consiliare. Il parere unico favorevole è stato subordinato al rispetto delle prescrizioni tecniche e procedurali fornite dai diversi servizi del Comune.

Relativamente alla proposta del nuovo deposito localizzato in parte di un parcheggio di proprietà comunale, il parere è stato sospeso sia per gli approfondimenti patrimoniali che per quelli tecnici, questi ultimi vincolati all'esito del tavolo tecnico richiesto dal MIT, finalizzato a individuare gli scenari di esercizio dell'anello metropolitano.

Rispetto a quest'ultimo approfondimento il tavolo tecnico ha chiuso i propri lavori in data 29 luglio 2020 con una relazione conclusiva in cui viene individuato lo scenario di esercizio ottimale.

Per quanto attiene all'approfondimento patrimoniale, anche a seguito della corrispondenza intercorsa tra EAV gli uffici del patrimonio, la proposta del deposito officina di prima fase è stata meglio dettagliata ed integrata con la realizzazione di un parcheggio a compensazione dei posti sottratti per la realizzazione del suddetto deposito.

Ciò premesso, ai fini della approvazione del progetto di variante e della dichiarazione di pubblica utilità, la Regione Campania con D.P.R. Campania. n. 47 del 1 aprile 2022 ha:

- promosso, presso la Presidenza della Giunta Regionale della Campania, specifico Accordo di programma per la realizzazione degli interventi di:
 - Sistemazioni superficiali, (intervento facente parte del 3° lotto denominato "Completamento delle Opere Civili, Attrezzaggio Tecnologico e Sistemazioni Esterne dalla Stazione di Piscinola alla stazione di Capodichino);
 - "Realizzazione Deposito Officina Piscinola - Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola" 1° fase;
- indetto, all'uopo, apposita conferenza dei servizi preparatoria all'Accordo, invitando a partecipare le Amministrazioni coinvolte.

Con nota del 12 aprile 2022, prot. 0284770, la Giunta Regionale della Campania ha convocato, in data 20 aprile 2022, il Comune di Napoli alla prima riunione della sopra citata conferenza dei servizi.

Con la medesima nota è stata trasmessa la documentazione aggiornata, in esito a quanto richiesto dagli Enti intervenuti in sede della precedente C.d.S., del progetto definitivo degli interventi in oggetto. La suddetta documentazione è stata successivamente integrata.

Il progetto presentato ha richiesto il riesame dell'intervento da inquadrare nell'ambito della nuova procedura che, rispetto a quella del 2020, introduce ulteriori varianti come l'ampliamento del parcheggio di Scampia a compensare la riduzione dei posti auto del parcheggio di Piscinola.

Pertanto, anche ai fini della conferma del parere reso per le parti non variate, con nota PG.0364190 del 10/05/2022 la scrivente Area (delegata insieme all'area Urbanistica e a quella di

Programmazione della Mobilità a rappresentare il Comune di Napoli, giusta nota PG.2016.643069 del 02/08/2016) ha chiesto alle Municipalità e ai Servizi del Comune competenti di esaminare la documentazione progettuale redatta dalla società EAV, per quanto di loro competenza, al fine di esprimere le proprie osservazioni, avendo altresì cura di verificare che il progetto aggiornato sia conforme alle indicazioni e alle osservazioni espresse nei pareri elaborati dai singoli servizi, così come trasmessi con nota PG/2020/0364166 del 22/05/2020.

In esito a tale richiesta sono pervenuti i pareri aggiornati, di seguito sinteticamente riportati, che allegati alla presente ne formano parte integrante e sostanziale.

1. Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni (nota PG.2022.0378690 del 13/05/2022)

Gli interventi modificativi previsti si configurano come varianti urbanistiche, sostanzialmente di natura procedurale, per le quali è sufficiente procedere mediante l'accordo di programma che consente anche di variare le aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio. Si ritiene opportuno che nell'accordo di programma da redigere vengano definite sia le modalità di gestione e manutenzione delle aree da destinare a spazio e/o parcheggio pubblico, che la fasizzazione delle opere con le tempistiche già indicate e quelle ancora da definire.

2. Servizio Controlli Ambientali e Attuazione PAES (nota PG.2022.0385823 del 17/05/2022)

Rinvia il rilascio dei pareri di competenza all'acquisizione di quanto prescritto e indicato nel parere, come già richiesto in nota PG.2020.276438.

3. Area Programmazione della mobilità e Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile (nota PG.2022.0387667 del 17/05/2022)

Conferma il parere positivo e formula alcune osservazioni, relativamente a: - realizzazione nuovo deposito-officina di Piscinola - realizzazione nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola - realizzazione nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni - mobilità dolce - interferenze con il progetto del parcheggio ID21-Di Vittorio - configurazione della stazione Di Vittorio.

In particolare, l'intervento di ampliamento del parcheggio è da realizzare contestualmente a quello del deposito, in modo tale da preservare in ogni fase l'attuale offerta di sosta. L'intervento di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa è ammissibile solo a condizione che vengano attivate tutte le procedure necessarie per la programmazione e realizzazione degli interventi previsti nella seconda fase, a completamento di quelli della prima. Il progetto del percorso ciclabile necessita di successive integrazioni ed approfondimenti da svolgere nella successiva fase progettuale. A tal riguardo, si chiede di verificare la possibilità di prolungare il percorso ciclo-pedonale in prossimità della stazione Di Vittorio.

4. Servizio Verde della Città (nota PG.2022.0390968 del 18/05/2022)

Esprime parere favorevole in quanto, dall'analisi della documentazione integrativa richiesta in sede della precedente C.d.S., per quanto attiene il progetto delle sistemazioni a verde delle aree, risulta che le previsioni in termini di numero di soggetti vegetali e di specie botaniche, appaiono idonee e congrue.

5. Servizio Linee Metropolitane Urbane (nota PG.2022.0406368 del 24/05/2022)

Esprime parere favorevole con le prescrizioni di tipo progettuale realizzativo e procedurale contenute nel parere.

In particolare, il nuovo deposito dovrà essere compatibile con lo scenario di esercizio di riferimento a breve e lungo termine individuato dal tavolo tecnico richiesto dal MIT. Precisa inoltre che con la realizzazione del deposito definitivo a servizio della tratta Piscinola – Aversa, quello temporaneo, oggetto della proposta, potrebbe assolvere ad un ruolo di rimessaggio dei mezzi di soccorso e comunque rimanere funzionale all'anello. Si rappresenta l'esigenza di rendere più fruibili e sicuri i punti di uscita della stazione Di Vittorio.

6. Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche (nota PG.2020.489808 del 17/7/2020 e nota PG.2022.413761 del 26/05/2022)

Per le sistemazioni superficiali delle sedi stradali si forniscono riferimenti alle norme e indicazioni relative ai parametri tecnici per la conformità alla suddetta normativa. Relativamente agli impianti di pubblica illuminazione si fa presente che nelle aree in oggetto sono stati realizzati recenti interventi di efficientamento energetico. Appare opportuno, quindi, tendere all'uso della rete esistente. Pertanto, al fine di agevolare lo sviluppo di un progetto illuminotecnico di dettaglio che segua tale indirizzo, con nota PG.2021.160797 del 23/02/2021, il Servizio ha trasmesso alla Società incaricata della progettazione per conto dell'ATI Hitachi e di EAV gli stralci planimetrici indicativi dell'impianto esistente e del percorso dei relativi cavi di alimentazione.

Relativamente all'infrastruttura stradale, si rappresenta che la rampa della perimetrale di Scampia, sulla quale si innesta il braccio della nuova rotatoria prevista in progetto, è a senso unico; pertanto i veicoli che occuperanno tale braccio potranno esclusivamente entrare nella rotatoria di progetto.

7. Direz. 8^ Municipalità (nota PG.2022.0385459 del 17/05/2022)

Esprime parere favorevole all'approvazione.

8. Direz. 7^ Municipalità (nota PG.2022.0409360 del 25/05/2022)

Esprime parere favorevole all'approvazione evidenziando la necessità di convenzionare la gestione delle aree, attese le problematiche esistenti sul tema della manutenzione.

Per i Servizi del Comune coinvolti non pronunciatisi nell'ambito della C.d.S. in corso si riporta quanto contenuto nei pareri allegati in nota PG/2020/0364166 del 22/05/2020.

9. Servizio Ciclo Integrato delle Acque (nota PG.2020.0255594 del 03/04/2020)

Esprime parere favorevole con le prescrizioni di tipo progettuale, realizzativo e procedurale contenute nel parere.

10. Servizio Difesa Idrogeologica e del Territorio (nota PG.2020.0283682 del 21/04/2020)

Esprime parere favorevole con le raccomandazioni di tipo progettuale realizzativo e procedurale contenute nel parere.

11. Servizio Arredo Urbano (nota PG.2020.0274834 del 16/04/2020)

Non ci sono variazioni agli elementi di arredo nel confronto tra il progetto approvato nel 2017 e le modifiche apportate da EAV nel progetto 2019. Si chiede di garantire la fornitura di una scorta di elementi di arredo per un medio periodo e di acquisire i relativi piani di manutenzione.

12. Servizio Viabilità e Traffico (nota PG.2020.0275104 del 16/04/2020)

Si dichiara impossibilitato ad esprimere parere.

Restano a carico del R.U.P dell'intervento tutte le valutazioni in merito alla possibilità di approvare, in questa fase, le varianti in progetto. Nello specifico si evidenzia la mancanza di elaborati grafici e relazioni specifiche, relativamente agli aspetti viabilistici e relativi alle nuove infrastrutture viarie in progetto quali strade, rotatorie, parcheggi. Mancano del tutto gli studi di trasporto che siano atti a motivare e validare le scelte di variante. In sostanza, gli aspetti inerenti alla viabilità non sono trattati.

13. Servizio Demanio e Patrimonio (nota PG.2020.0309260 del 04/05/2020)

Al fine di esprimere un parere oculato si rendono necessarie accurate valutazioni in virtù dell'interesse pubblico prevalente e dell'individuazione della corretta procedura da avviare. Occorre eseguire approfondimenti in merito al sito, in relazione, sia al regime patrimoniale, sia allo stato di manutenzione e alle attività di gestione. Si chiede, pertanto, alla Napoli Servizi S.p.A. di fornire gli atti documentali tecnico amministrativi relativi al regime patrimoniale del bene nonché ad eventuali assegnazioni e a posizioni contabili amministrative in essere.

14. Servizio Tecnico Cimiteri Cittadini (nota PG.2020.0255611 del 03/04/2020)

Al fine di poter esprimere il competente parere, risulta necessario che il progetto precisi con chiarezza l'esclusione di interferenze con l'attuale recinto cimiteriale. Pertanto, il parere è sospeso in attesa di integrazione documentale.

Per tutto quanto sopra il parere unico sul progetto di variante è favorevole, a condizione che vengano osservate le prescrizioni tecniche e procedurali fornite puntualmente nei pareri espressi dai servizi del Comune che allegati alla presente ne formano parte integrante e sostanziale.

È tuttavia evidente che, considerato che la presente C.d.S. è preparatoria alla stesura dell'Accordo di programma finalizzato all'approvazione del progetto in variante alla strumentazione urbanistica comunale e alla definizione degli impegni delle parti in merito all'assetto delle aree superficiali così

come definite nella soluzione progettuale, è necessario addivenire alla bozza di Accordo di programma, preliminare alla stesura del documento definitivo, al fine di assicurare la disamina

congiunta dei contenuti, che dovranno tenere conto delle modalità e tempi della realizzazione degli interventi, nonché delle modalità di gestione delle aree e delle attrezzature pubbliche previste dal progetto.

Il Responsabile
Area Urbanistica
Arch. Andrea Ceudech

Il Responsabile
Area Programmazione della Mobilità
Arch. Ignazio Leone

Il Responsabile
Area Infrastrutture
Ing. Serena Riccio



Si allegano i pareri aggiornati.

| | Comune di Napoli | Nome FILE |
|----|---|--|
| 01 | Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni | 01_PG.2022.0378690_Servizio Pian. Urbanistica Gen. e Beni Comuni |
| 02 | Servizio Controlli Ambientali e Attuazione PAES | 02_PG.2022.0385823_Servizio Controlli Ambientali e Att. PAES |
| 03 | Area Programmazione della mobilità e Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile | 03_PG.2022.0387667_Area Programmazione Mobilità |
| 04 | Servizio Verde della Città | 04_PG.2022.0390968_Servizio Verde della città |
| 05 | Servizio Linee Metropolitane Urbane | 05_PG.2022.0406368_Servizio Linee Metropolitane Urbane |
| 06 | Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche | 06_PG.2022.0413761_Serv. Strade e Grandi Reti Tecn. |
| 07 | Direz. 8^ Municipalità | 07_PG.2022.0385459_Municipalità 8 |
| 08 | Direz. 7^ Municipalità | 08_PG.2022.0409360_Municipalità 7 |



COMUNE DI NAPOLI
Area Urbanistica

Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni
il Dirigente

Prot. PG/2022/378690 del 13.05.2022

Al Responsabile dell'Area Infrastrutture
Sede

Oggetto: Convocazione Conferenza dei Servizi ex artt. 14 e ss., L. 241/1990 e ss.mm.ii. finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione degli interventi "Sistemazioni superficiali" e "Realizzazione Deposito Officina Piscinola - Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola" I fase". Parere di competenza.

Si fa riferimento alla nota di codesta Area Infrastrutture prot. PG/2022/364190 del 10 maggio 2022 con la quale vengono ricordate le attività più recenti finalizzate al completamento della tratta metropolitana regionale Piscinola - Di Vittorio di competenza EAV che hanno portato, per quanto concerne l'amministrazione comunale, alla formulazione di un "parere tecnico favorevole subordinato alle prescrizioni tecniche e procedurali fornite dai servizi comunali" ed alla promozione di un accordo di programma avvenuta con Decreto del presidente della Regione Campania n. 47 con il quale si possa procedere tra l'altro alla necessaria variante urbanistica. A seguito della conseguente convocazione della conferenza dei servizi preparatoria all'Accordo di programma ed alla trasmissione della documentazione progettuale aggiornata, codesta Area invita "i servizi in indirizzo ad esaminare la documentazione progettuale redatta dalla società EAV, per quanto di loro competenza, al fine di esprimere le proprie osservazioni, avendo altresì cura di verificare che il progetto aggiornato sia conforme alle indicazioni e alle osservazioni espresse nei pareri elaborati dai singoli servizi, così come trasmessi con nota PG/2020/0364166 del 22/05/2020".

Tutto ciò premesso, ai fini di quanto richiesto e nell'ambito dei profili di propria competenza si precisa quanto segue.

In occasione della conferenza di servizi del novembre 2019 con la quale si chiedeva la approvazione del progetto con alcune significative modifiche rispetto al progetto riapprovato nel 2017 ai fini della riapposizione dei vincoli preordinati all'esproprio, scaduti nel 2014, questo Servizio, con nota PG/2020/250582 del 31.03.2020, ha avuto modo di proporre alcune osservazioni e prescrizioni.

In tale occasione, in relazione alla rimodulazione in fasi realizzative del progetto di sistemazioni di superficie del progetto approvato nel 2017, si chiedeva che tale "fasizzazione" fosse "supportata da indicazioni più precise su modalità e tempi di attuazione".

Relativamente alla previsione di un nuovo deposito-officina su aree di proprietà comunale, in corrispondenza dell'attuale parcheggio di interscambio di Piscinola, ed alla realizzazione di una nuova connessione viaria con conseguente realizzazione di una rotatoria a valle delle rampe di collegamento tra Alifana Inferiore e Linea 1, si osservava che tali variazioni pur compatibili con la disciplina di zona (sottozona Bb e Ff) e non in contrasto con gli obiettivi dell'ambito n. 4 - Nodo di interscambio di Piscinola, risultano difformi, almeno sotto il profilo procedurale, in quanto interventi non previsti nell'ambito di una procedura di Pua, come espressamente previsto dalla disciplina dell'art. 129 delle norme della Variante.

In linea più generale ivi comprese le altre variazioni previste riguardanti la stazione di Secondigliano (previste in combinazione con lo spostamento della sottostazione elettrica) e la

stazione "Di Vittorio" si concludeva sulla necessità che su tali variazioni ci dovesse essere l'espressione *"da parte del consiglio comunale che aveva approvato il progetto che si intende variare"* sia perché *"le modifiche proposte si configurano come varianti urbanistiche, soprattutto di tipo procedurale"*, sia ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per modifiche dei confini dell'intervento ovvero *"per deliberare la cessione di immobili di proprietà comunale (deposito-officina a Piscinola) peraltro attualmente destinati a svolgere una funzione pubblica (parcheggio d'interscambio) la cui opportunità sarà meglio verificata dai servizi competenti"*.

Esaminata la documentazione progettuale scaricata dal link appositamente indicato <https://1drv.ms/u/s!AgMUGrH3zcV-gkhzdOQXX8EbydZW?e=t0HXe9>, è possibile effettuare il riscontro richiesto da codesta Area Infrastrutture.

Preliminarmente si evidenzia che la procedura prescelta consistente nell'accordo di programma promosso dalla Regione Campania corrisponde alla necessità di disporre la variante urbanistica necessaria e di apporre il vincolo preordinato all'esproprio come rilevato con la nota PG/2020/250582 del 31/03/2020. Tale procedura, com'è noto, prevede, a pena di decadenza, la ratifica da parte del Consiglio comunale nei 30 giorni successivi alla sottoscrizione dell'accordo stesso e consente di ottemperare a quanto ritenuto necessario da questo Servizio.

In relazione a quanto eccepito riguardo alla carenza di *"indicazioni più precise su modalità e tempi di attuazione, attualmente indefiniti"* si prende atto che *"in considerazione delle richieste, complessivamente pervenute, di anticipare alla Fase 1 alcune delle opere delle Sistemazioni Superficiali previste nella fase successiva"*, nell'elaborato AI37FXEX538, denominato *"SISTEMAZIONI SUPERFICIALI/CONFERENZA DEI SERVIZI FASCICOLO DI RISCONTRO E OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI"* si precisa che al fine di *"definire modalità e tempi certi di attuazione, EAV si attiverà per il reperimento dei fondi necessari alla copertura economica di queste ultime, inoltrando, alla Regione Campania, una richiesta di finanziamento pari all'importo previsto per le stesse. In tal modo, si potrà procedere alla loro realizzazione, immediatamente a valle di quella relativa alle aree di pertinenza delle stazioni come illustrato nel documento AI37FXEX537-00 - Cronoprogramma Previsionale delle Attività, allegato al presente documento."* In ottemperanza a quanto prescritto, il progetto già in fase 1 prevede quindi l'attuazione di interventi sulla maglia viaria (esistente da riqualificare o da realizzare ex novo) di accesso alle stazioni Miano, Regina Margherita, Secondigliano e Di Vittorio. Gli interventi erano già previsti nel progetto del 2017 approvato e sono quindi da ritenere conformi. Per quanto concerne il completamento degli interventi previsti nel progetto del 2017 da effettuarsi nella "fase 2", come rilevabile anche dall'elaborato grafico AI37FXEX536-01 - *Planimetria generale Progetto Definitivo - Fasi 1 e 2*, esso riguarda prevalentemente gli interventi sulla sede dismessa non previsti nella fase 1. Più precisamente sempre nell'elaborato AI37FXEX538 viene precisato che *"La durata complessiva delle opere di superficie della Fase 2 è stimata in 480 giorni e comprenderà: collegamento viario/pista ciclabile da Via Miano a Via Regina Margherita; aree di verde attrezzato in corrispondenza del cimitero di Miano; collegamento viario/pista ciclabile da Via Monviso a Viale privato Onorevole Amato; aree di verde attrezzato in corrispondenza di Via Secondigliano; collegamento viario/pista ciclabile dalla Scala di Emergenza alla pK 2+393 a Calata Capodichino; collegamento trasversale Viale privato Onorevole Amato e Via Agrelli; aree di verde attrezzato tra Viale privato Onorevole Amato e Via Agrelli"*. A tal riguardo si ritiene opportuno che della fasizzazione e delle indicazioni di cui sopra si dia espressamente conto nell'accordo di programma da redigere.

In risposta, infine, alla prescrizione, non formulata da questo servizio, con la quale *"si richiede di programmare l'inserimento di interventi per il potenziamento dell'offerta di sosta nell'area in questione (...)"* in quanto *"La realizzazione del nuovo deposito-officina comporta la riduzione della capacità di parcheggio da 220 posti a 70 posti auto"*, con le integrazioni qui esaminate *"L'intervento prevede il potenziamento dell'attuale parcheggio di corrispondenza denominato "Parcheggio Scampia", gestito da ANM e situato in adiacenza al nodo ferroviario urbano di Piscinola, nel quale interscambiano la Linea 1 della Metropolitana di Napoli e la linea Capodichino Aversa EAV"*.

Si legge nell'elaborato AI27FDPDD01 Nuova area di sosta autoveicoli nel parcheggio Scampia Opere civili Relazione descrittiva scaricato dal link <http://www.regione.campania.it/regione/it/tematiche/magazine-mobilita/realizzazione-del-deposito-officina-piscinola-di-vittorio-linea-metropolitana-eav-aversa-piscinola-e-sistemazioni->

superficiali-z2eh?page=1 indicato nella nota di indizione della conferenza di servizi PG/2022/284770 del 12.04.2022 che l'area d'intervento del parcheggio è "delimitata da un lato dal rilevato dell'Asse Perimetrale Melito -Scampia e, sul lato opposto, dallo scatolare della linea per Aversa. (...) Attualmente l'area d'intervento si presenta priva di copertura e a unico livello con guardiola di controllo situata all'ingresso/uscita dei veicoli. È prevista la realizzazione di una struttura in carpenteria metallica tale da realizzare un secondo livello di parcheggio (...) con un totale di 359 posti auto disposti su due livelli".

Tale modifica anche se in accoglimento di una prescrizione formulata dal comune di Napoli richiede un ulteriore approfondimento. L'area su cui si prevede il potenziamento del parcheggio già esistente, rientra, come risulta dalla tavola della zonizzazione, nella zona strade di cui all'art. 55 delle Nta e nell'ambito 4 - *nodo di interscambio - Piscinola* (art.129 delle Nta). Inoltre essa rientra nella fascia di rispetto autostradale in quanto adiacente all'Asse Perimetrale Melito -Scampia.

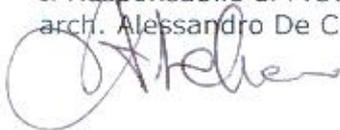
Ai sensi del comma 1 dell'art. 55 "la tav. 6 zonizzazione della presente variante riporta le superfici entro le quali sono consentiti interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture della mobilità (...)" e ai sensi dell'art. 129 della parte III relativo all'ambito n. 4 premesso che "La variante si attua mediante strumento urbanistico esecutivo" (comma 4), circostanza già ricordata, è precisato che "lo urbanistico esecutivo prevede tra l'altro: a) (...); b) la realizzazione di un parcheggio di interscambio di sistema di non meno di 500 posti; spazi per attrezzature pubbliche per almeno 23.000 mq di cui 10.000 mq per interesse comune, 8.000 mq per spazi pubblici e 5.000 mq per parcheggi (...)" (comma 5).

Per quanto appena detto, l'intervento sconta le stesse problematiche già evidenziate per altri interventi qui esaminati e segnatamente per il deposito-officina e per la "nuova connessione viaria con conseguente realizzazione di una rotatoria a valle delle rampe di collegamento tra Alifana Inferiore e Linea 1". Esso infatti dovrebbe essere previsto all'interno dei uno strumento urbanistico attuativo ed è sostanzialmente compatibile con la normativa di zona e d'ambito richiamate. Anche in questo caso quindi la necessaria variante urbanistica può essere approvata attraverso la sottoscrizione dell'accordo di programma cui la presente conferenza di servizi è propedeutica. La presenza della fascia di rispetto autostradale prevede, inoltre, la necessaria espressione del parere di competenza da parte dell'ente che gestisce l'infrastruttura.

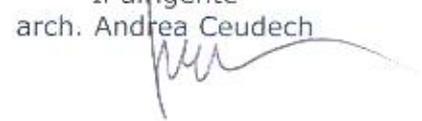
In conclusione si ribadisce che alcuni degli interventi modificativi previsti, ivi compreso il manufatto destinato al potenziamento dell'attuale parcheggio di Scampia, rappresentano varianti urbanistiche, sostanzialmente di natura procedurale, per le quali è sufficiente procedere mediante l'accordo di programma di cui all'oggetto che consente anche di variare le aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio. Si ritengono utili i chiarimenti forniti sulla fasizzazione fermo restando che di tale fasizzazione si dia espressamente conto nell'accordo di programma da redigere. Infine, si ritiene opportuno e tanto si segnala a codesta Area che nell'accordo siano chiarite per le aree da destinare a spazio e/o parcheggio pubblico, le modalità di gestione e manutenzione delle stesse, prevedendone, se necessario, un uso convenzionato, circostanza già segnalata in precedente corrispondenza.

Tanto si trasmette per quanto di propria competenza.

Il Responsabile di P.O.
arch. Alessandro De Cicco



Il dirigente
arch. Andrea Ceudech





COMUNE DI NAPOLI

Area Ambiente

Servizio Controlli ambientali e attuazione PAES

COMUNE DI NAPOLI

Prot. 2022. 0385823 17/05/2022

idmet. Servizio Controlli Ambientali e Attua

Ass. AREA INFRASTRUTTURE - ARIN1069



All'Area *Infrastrutture*

Oggetto: Conferenza dei Servizi ex artt. 14 e ss., L 241/1990 e ss.mm.ii. finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione degli interventi "*Sistemazioni superficiali*" e "*Realizzazione Deposito Officina Piscinola - Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola 1° fase*". **Richiesta di integrazioni.**

In riferimento alla richiesta di parere finalizzato alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma in oggetto e all'approvazione del progetto definitivo delle opere, nota prot. nn. 0364190 del 10.05.2022, visionati gli elaborati progettuali trasmessi, si rappresenta che non sono presenti le integrazioni richieste dallo scrivente con **PG/2020/276438** del 17 aprile 2020.

Pertanto, al fine dell'espressione del parere di competenza dello scrivente, è necessaria la presentazione degli elaborati integrativi richiesta nella citata nota, che si allega.

Il funzionario P.O.
arch. Giugiana Vespere

Il dirigente
arch. Emilia G. Trifiletti

Allegato:

- nota PG/2020/276438 del 17 aprile 2020.



COMUNE DI NAPOLI

Area Ambiente

Servizio Controlli ambientali e attuazione PAES

PG/2020/276438 del 17 aprile 2020

All' Area *Infrastrutture*

Oggetto: approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali della tratta metropolitana Piscinola-Di Vittorio, del nuovo deposito-officina e della variante alla stazione Di Vittorio. Parere di competenza.

In riferimento alla richiesta di parere finalizzato all'approvazione del progetto definitivo in oggetto, di cui alle note prot. nn. 0225023 del 13.3.2020, 0234041 del 19.3.2020, 0236767 del 20.3.2020 e 273064 del 15.04.2020, si rappresenta quanto segue.

Visionati gli elaborati di cui alle sopracitate note, si prende atto che le modifiche sostanziali proposte, rispetto al progetto originariamente approvato, constano in:

- previsione di un nuovo deposito-officina in corrispondenza dell'attuale parcheggio di interscambio Piscinola;
- riduzione delle aree destinate alla realizzazione della nuova maglia viaria di accesso alle stazioni;
- mancata realizzazione di un percorso continuo lungo la vecchia sede ferroviaria;
- diversa allocazione dei punti di uscita delle stazioni Di Vittorio;
- variazione delle aree da assoggettare a vincolo preordinato all'esproprio;
- variazione del posizionamento della sottostazione elettrica.

In particolare, le modifiche sostanziali riguardano le sistemazioni superficiali della tratta metropolitana Piscinola-Capodichino, compresa la realizzazione o modifica della viabilità in vari ambiti, del progetto di un nuovo deposito officina a Piscinola, della modifica del progetto della stazione Di Vittorio e della previsione di nuovi parcheggi.

Il progetto del nuovo deposito a Piscinola, posto lungo la linea metropolitana Alifana Inferiore, tra le stazioni di Piscinola e Miano, è costituito dall'ampliamento del capannone Manutenzione-Officina già esistente, della realizzazione di una nuova palazzina per uffici amministrativi e di una nuova configurazione del piano del ferro, che consiste in un'estensione di binari (binario 1 e binario 4 del tronchino elettrificato n. 4) di cui al progetto esecutivo approvato nel 2010.

Relativamente agli **aspetti acustici**, gli interventi modificativi previsti relativi alle linee ferroviarie, agli assi di viabilità e strade caratterizzate da elevati flussi di traffico in prossimità di aree abitate, devono porre in essere tutti i possibili accorgimenti costruttivi, soluzioni tecnologiche e scelta dei materiali atti a garantire la minimizzazione degli effetti di inquinamento acustico nei confronti delle aree e degli insediamenti esposti.

Considerato ciò, non è presente nella documentazione trasmessa una relazione di impatto acustico, redatta ai sensi dell'art. 9 del *Piano di Zonizzazione Acustica (PZA)* del Comune di Napoli, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 204 del 21 dicembre 2001, da allegare ai progetti di opere stradali e infrastrutture di trasporto.

Pertanto, al fine del rilascio del parere acustico di competenza per tutti gli interventi sulla viabilità e sull'infrastruttura (e sue pertinenze) è necessario **integrare per ciascun ambito una relazione di**



COMUNE DI NAPOLI

Area Ambiente

Servizio Controlli ambientali e attuazione PAES

impatto acustico, contenente gli elaborati di cui all'art. 9 del PZA redatta da un tecnico abilitato iscritto all'albo nazionale ENTECA.

Si rappresenta che qualora dall'esercizio dell'infrastruttura di trasporto e aree a servizio dell'infrastruttura in progetto derivi il superamento degli standard di comfort acustico previsti dalla zonizzazione acustica a carico delle aree confinanti, i piani parcellari di esproprio relativi alla realizzazione di nuove linee di trasporto e/o al potenziamento di quelle esistenti dovranno prevedere l'acquisizione delle aree utili alla realizzazione dei necessari dispositivi di protezione ed il progetto esecutivo dovrà risultare integrato dalla descrizione dettagliata di detti dispositivi.

Inoltre, per la realizzazione o modifica di manufatti edilizi è necessario **presentare una relazione previsionale di impatto acustico**, ai sensi dell'art. 7 del PZA, contenente tra l'altro la valutazione del rispetto dei **requisiti di fonoisolamento indicati nel DPCM del 5 dicembre 1997** "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici".

Infine, si rappresenta che ai sensi dell'art. 12 delle Norme tecniche di attuazione (Nta) del suddetto PZA, l'apertura di cantieri edili, stradali ed assimilabili in aree classificate I, II, III e IV, nell'ambito dei quali si preveda l'uso con carattere non occasionale di attrezzature o macchine rumorose, è subordinata al preventivo deposito di una relazione di impatto acustico presso lo scrivente servizio finalizzata al rilascio dell'autorizzazione in deroga per i cantieri edili, stradali ed assimilabili. Per l'esecuzione dei lavori sarà necessario rispettare gli orari di lavori consentiti dal sopracitato art. 12 o valutare l'eventuale deroga agli stessi in caso di "ripristino urgente di erogazione di servizi pubblici". Pertanto, **prima dell'apertura del cantiere** sarà necessario acquisire presso lo scrivente servizio l'autorizzazione in deroga per i cantieri edili, stradali ed assimilabili.

Relativamente agli **aspetti energetici**, si evidenzia che per gli edifici nei quali si prevede di realizzare zone climatizzate – in particolare il livello superiore del capannone manutenzione-officina e la palazzina uffici amministrativi – è necessario provvedere al rispetto della normativa finalizzata al contenimento dei consumi energetici in edilizia e alla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili - d.lgs. 192/2005, d.lgs. 28/2011, decreti interministeriali 26 giugno 2015 (requisiti minimi, relazione tecnica di progetto, certificazione energetica degli edifici).

Pertanto, al fine del rilascio del parere di competenza, sono obbligatoriamente necessari i seguenti elaborati:

- **relazione tecnica ex decreto 26 giugno 2016** "Schemi e modalità di riferimento per la compilazione della relazione tecnica di progetto ai fini dell'applicazione delle prescrizioni e dei requisiti minimi di prestazione energetica negli edifici", corredata da schede delle strutture con le caratteristiche termiche e igrometriche e analisi dei ponti termici;
- grafici illustrativi dell'intervento che dovranno riportare gli **impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile previsti** e i **riferimenti puntuali alle schede delle strutture allegate alla suddetta relazione tecnica**, in modo da mettere agevolmente in corrispondenza gli elementi (murature, finestre, etc) descritti in pianta e sezione ai particolari tecnici di cui alle *schede*;
- **AQE/APE** di previsione.

Relativamente agli **aspetti dei campi elettromagnetici** si evidenzia che non risulta agli atti la documentazione relativa alla valutazione dell'impatto elettromagnetico, con l'indicazione delle fasce di rispetto a $3\mu\text{T}$ del campo di induzione magnetico, in particolare relativamente al



COMUNE DI NAPOLI

Area Ambiente

Servizio Controlli ambientali e attuazione PAES

collegamento con il Manufatto integrato (costituito dalla Cabina primaria ENEL e dalla sottostazione elettrica), in ottemperanza agli obiettivi di qualità fissati all'art. 4 del D.P.C.M. 8 luglio 2003.

Pertanto, al fine del rilascio del parere di competenza è necessario integrare **la documentazione relativa alla valutazione dell'impatto elettromagnetico.**

Inoltre, a **collaudo delle opere**, ai sensi e nei termini fissati all'art. 15 della L.R. 16/2017, dovranno essere trasmesse misure di campo magnetico finalizzate ad accertare il rispetto dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità in prossimità delle aree gioco per l'infanzia, gli ambienti abitativi, scolastici e luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore.

Per gli **aspetti legati alla V.I.A.**, si rappresenta che l'art. 6 comma 6 prevede che vada effettuata la verifica di assoggettabilità a *Valutazione di impatto ambientale* per i progetti elencati nell'allegato IV alla parte seconda del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., in applicazione dei criteri e delle soglie definiti dal decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 30 marzo 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 84 dell'11 aprile 2015.

Pertanto, si invita il proponente a verificare se gli interventi possano ricadere nella tipologia di cui all'allegato IV, punto 7) *progetti di infrastrutture*, lettera b) "*progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"; parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto*", oppure punto 8) *altri progetti* lettera t) "*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o all'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato III)*", considerandolo come modifica o estensione di un intervento già autorizzato, come definito al punto 7) lettera l) "*sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri*".

Si precisa che, in applicazione al DM 30 marzo 2015, per le caratteristiche ambientali e territoriali del Comune di Napoli per i progetti sopracitati, di cui al punto 7 lettera b) dell'allegato IV, **i valori soglia sopracitati devono essere dimezzati.**

Qualora il progetto si configurasse come modifica, estensione o adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali di progetti già approvati, il proponente, **in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi**, ha la facoltà di richiedere alla Regione Campania, autorità competente per la V.I.A. regionale, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare, dall'art. 6 comma 9 D.lgs 152/2006.

Il funzionario P.O.
arch. Giuliana Vespere

Il dirigente
arch. Emilia G. Trifiletti

PG/2022/387667 del 17 maggio 2022

All'Area Infrastrutture

e p.c.

All'Assessore alle Infrastrutture, alla Mobilità e alla Protezione civile

Oggetto: conferenza di servizi ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge 241/1990 finalizzata alla sottoscrizione dell'accordo di programma per la realizzazione degli interventi *Sistemazioni superficiali* e *Realizzazione deposito officina Piscinola-Di Vittorio linea metropolitana EAV Aversa-Piscinola I fase* – parere di competenza

La scrivente Area, con nota n. 308186 del 4 maggio 2020, che a ogni buon fine viene allegata alla presente, dopo un breve *excursus* sull'iter approvativo del progetto della tratta Piscinola-Capodichino prevista a completamento dell'anello della linea metropolitana 1, ha formulato il parere di competenza nell'ambito nella conferenza di servizi decisoria convocata dalla società *EAV* con nota n. EAV-0027963-2019 del 22 novembre 2019, finalizzata all'approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, di un nuovo deposito-officina, previsto a Piscinola, e della stazione *Di Vittorio*.

In riferimento a tale conferenza di servizi, ai fini della formulazione del *parere unico* dell'Amministrazione comunale, la scrivente Area ha provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti negli strumenti di pianificazione dei trasporti approvati o *in itinere*.

In esito alle suddette verifiche, sono state formulate osservazioni e prescrizioni attinenti ai seguenti aspetti:

1. realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola;
2. realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola;
3. realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni;
4. mobilità dolce;
5. interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*;
6. configurazione della stazione *Di Vittorio*.

All'esito dei pareri resi dai vari Servizi competenti per materia, l'Amministrazione comunale ha reso il proprio *parere unico* con nota n. 364166 del 22 maggio 2022.

Successivamente, la Giunta regionale della Campania-Direzione generale per la Mobilità, con nota n. 193488 dell'11 aprile 2022, acquisita al protocollo generale del Comune di Napoli il 12 aprile 2022 al n. 284770, ha convocato, ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge 241/1990, la conferenza di servizi, in modalità sincrona, finalizzata alla sottoscrizione di un accordo di programma per la realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola e degli interventi di sistemazione superficiale tra le stazioni *Piscinola* e *Di Vittorio*. Con la medesima nota è stata resa disponibile la documentazione relativa al progetto definitivo degli interventi.

A seguito della suddetta nota di convocazione, codesta Area, con nota n. 364190 del 10 maggio 2022, ha chiesto il parere dei Servizi comunali competenti per materia ai fini della formulazione del *parere unico* dell'Amministrazione comunale.

Ciò premesso, facendo seguito a quanto richiesto da codesta Area con nota n. 364190/2022, si è provveduto, ai fini della formulazione del *parere unico* dell'Amministrazione comunale:

- a esaminare la documentazione progettuale prodotta dalla società *EAV*;
- a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti nel *Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)*, adottato con deliberazione di Giunta comunale n. 415 del 13 agosto 2021 (rettificata con deliberazione n. 492 del 15 novembre 2021), e negli altri strumenti di pianificazione dei trasporti approvati;
- a verificare l'avvenuto recepimento delle prescrizioni e osservazioni formulate con la citata nota n. 308186/2020.

Si osserva preliminarmente che la documentazione resa disponibile dalla Regione Campania comprende, nella cartella *Documentazione integrativa*, il progetto di ampliamento del parcheggio *Scampia*, strettamente connesso al progetto di realizzazione di un nuovo deposito-officina a Piscinola. I documenti progettuali relativi all'ampliamento del parcheggio, tuttavia, non sono riportati nell'elenco generale degli elaborati, ma in un ulteriore specifico elenco. Tale circostanza e la mancata inclusione del parcheggio nell'area di intervento riportata nelle tavole generali determinano talune ambiguità relativamente al progetto in ordine al quale l'Amministrazione comunale è chiamata a esprimersi in sede di conferenza di servizi. Nel progetto, inoltre, sono individuate due distinte fasi temporali per la realizzazione degli interventi in relazione ai finanziamenti disponibili e alla disponibilità delle aree, senza che però venga chiarito a quale fase afferisca l'intervento di potenziamento del parcheggio.

Ciò premesso, si formulano alcune specifiche osservazioni per ciascuno degli aspetti esaminati nella citata nota n. 364190/2020.

1. Realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola

Preso atto della necessità di realizzare un nuovo deposito-officina a carattere permanente ai fini del ricovero e della manutenzione pesante dell'intero parco rotabile e, quindi, ai fini del regolare esercizio ferroviario, la scrivente Area, con nota n. 308186/2020, ha espresso parere favorevole sul progetto, rappresentando, tuttavia, la necessità di compensare la riduzione dell'offerta di sosta derivante dalla realizzazione del deposito-officina su parte delle aree del parcheggio ubicato in adiacenza alla stazione *Piscinola*, di proprietà comunale, mediante l'individuazione di ulteriori aree da destinare alla sosta di interscambio a servizio del nodo, anche attraverso il potenziamento dell'attuale parcheggio *Scampia* gestito dall'*ANM*.

Il progetto che si esamina in questa sede – ferme restando le ambiguità manifestate nella parte introduttiva della presente nota – recepisce la prescrizione formulata prevedendo il potenziamento del citato parcheggio *Scampia* mediante la realizzazione di un ulteriore livello di parcheggio, in tal modo incrementando l'offerta di sosta dagli attuali 204 a 370 posti auto, oltre 22 stalli per motocicli.

In considerazione di quanto sopra rappresentato, si valuta positivamente la soluzione prospettata, purché l'ampliamento del parcheggio avvenga contestualmente alla

realizzazione del nuovo deposito-officina, in maniera tale da preservare in ogni fase l'attuale offerta di sosta.

Di seguito si svolgono alcune osservazioni riguardo al superamento delle barriere architettoniche. Al livello del piano strada, nella parte terminale del parcheggio, più prossima alla stazione, sono previsti gli stalli riservati ai portatori di *handicap* (riportati in numero di 8 nella relazione e in numero di 10 negli elaborati grafici), in conformità alla normativa vigente, che prescrive che tali parcheggi siano previsti nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50. In considerazione del posizionamento di tali stalli, il progetto non prevede ascensori di collegamento con il primo piano, al fine di limitare gli aspetti manutentivi. A tale proposito, si chiede di inserire in progetto almeno un impianto ascensore di collegamento tra primo e secondo livello, in maniera tale da non pregiudicare la fruizione dei parcheggi al primo piano da parte dei soggetti con ridotta capacità motoria.

Si rappresenta altresì la necessità che il progetto del parcheggio venga integrato prevedendo:

- aree destinate alla sosta delle biciclette (almeno 10 stalli);
- la predisposizione alla connessione alla rete elettrica ai fini dell'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, in numero di almeno 2.

Per quanto attiene agli aspetti più strettamente patrimoniali, connessi alla cessione dell'area di proprietà comunale per la realizzazione del deposito-officina, si rimanda al parere della competente Area *Patrimonio*.

2. Realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola

Il progetto che si esamina in questa sede conferma la realizzazione di un nuovo collegamento stradale che, diramandosi dalla rampa esistente di immissione alla Perimetrale di Scampia in direzione centro, si raccorda alla viabilità ordinaria di Piscinola (via Vecchia Miano Piscinola), in tal modo contribuendo alla ricucitura e alla riconnessione dei quartieri Piscinola e Scampia, oggi separati da un forte salto di quota e dalla barriera infrastrutturale rappresentata dalla linea metropolitana.

Pertanto si conferma la valutazione positiva dell'intervento, già espressa con nota n. 308186/2020.

3. Realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni

Il progetto che si esamina in questa sede conferma, nelle sue linee generali, quanto previsto nel precedente progetto, anche con riferimento alla prevista articolazione dello stesso in due distinte fasi temporali in relazione ai finanziamenti disponibili e alla disponibilità delle aree.

A tale proposito, come già rappresentato con nota n. 308186/2020, si ribadisce che la soluzione proposta per la prima fase, in cui si prevede un recupero parziale e frammentario del vecchio sedime della ferrovia *Alifana*, appare accettabile solo a condizione che vengano attivate tutte le procedure necessarie per la programmazione e la realizzazione degli interventi previsti nella seconda fase, per i quali, quindi, deve prevedersi solo un differimento temporale rispetto a quelli della prima fase.

Riguardo alle ulteriori prescrizioni formulate con nota n. 308186/2020, si dà atto dell'avvenuto recepimento delle stesse attraverso:

- la previsione, sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, sin dalla prima fase, nelle more della realizzazione di un percorso continuo, di sistemazioni pedonali/carrabili in luogo delle sistemazioni temporanee a verde originariamente proposte;
- la previsione di una sistemazione pedonale/carrabile, in luogo della sistemazione a verde originariamente proposta, del tratto compreso tra via Regina Margherita e via Monviso, in tal modo migliorando le condizioni di accessibilità alla stazione *Regina Margherita*;
- l'anticipazione alla prima fase degli interventi di riqualificazione dei tratti di via del Sabotino e di corso Secondigliano (traversa) a sud dell'ex ferrovia *Alifana* e degli interventi di realizzazione della nuova viabilità in prosecuzione di via Monviso fino ad arrivare a via Carratore, in tal modo assicurando una migliore accessibilità alla stazione *Regina Margherita* dagli insediamenti residenziali presenti lungo tale strada e a sud della stessa;
- l'anticipazione alla prima fase della sistemazione a parcheggio dell'area lungo via Carratore, direttamente raggiungibile dalla Perimetrale di Scampia attraverso lo svincolo su via Masoni (posto a circa 900 metri di distanza), in tal modo contribuendo alla realizzazione, sin dalla prima fase, di un sistema diffuso di parcheggi a servizio della nuova linea.

4. Mobilità dolce

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un percorso ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Maddalena, utilizzabile anche dai veicoli per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza.

Con nota n. 308186/2020 si è espresso parere di larga massima favorevole in ordine a tale previsione, in quanto rispondente ai principi e alle strategie del *PUMS*, nel frattempo adottato dal Comune, in materia di mobilità ciclo-pedonale. Nell'ambito di tale parere si sono formulate le seguenti richieste:

- individuare, con riferimento alla viabilità di collegamento tra Piscinola e Miano, gli interventi sulla sede stradale da porre in essere nella seconda fase, congiuntamente alla realizzazione della nuova pista ciclabile tra Miano e viale Maddalena, al fine di rendere più sicura la coesistenza di velocipedi e veicoli a motore, come previsto all'art. 4, comma 6, del d.m. 557/1999;
- fornire, con riferimento alla pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, prevista nella seconda fase, maggiori dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche della stessa;
- progettare la pista ciclabile di cui al punto precedente con caratteristiche geometriche e strutturali tali da non precluderne un eventuale inserimento nella rete viabilistica locale;
- al fine di incentivare la mobilità ciclabile, individuare, sin dalla prima fase, negli spazi pubblici previsti in corrispondenza delle stazioni, apposite aree per la sosta dei velocipedi, opportunamente attrezzate con rastrelliere.

Il progetto in esame ottempera alle suddette richieste fornendo la rappresentazione del percorso ciclabile da realizzare, in larga parte nella seconda fase, sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Maddalena, differenziando lo stesso (rappresentato in viola nelle tavole di progetto) dalla nuova viabilità (rappresentata in arancione).

Inoltre, come riportato al punto 9 del *Fascicolo di riscontro e ottemperanza alle risoluzioni* (elaborato AI37FXEX538), i progettisti propongono di classificare l'intera viabilità da realizzare sull'ex sedime ferroviario, *in base alla recente normativa, come strada urbana ciclabile, con banchine pavimentate e marciapiedi, limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale e orizzontale, con priorità per i velocipedi*

(quindi biciclette, anche e-bike, e monopattini) e, pertanto, inseribile nella rete viabilistica locale.

La soluzione progettuale proposta prevede una carreggiata ciclo-carrabile di 6,50 metri di larghezza, con due corsie da 2,75 metri e banchine laterali da 0,50 metri. Si ritiene, al riguardo, che il nuovo percorso debba essere configurato come strada di tipo *F-bis - Itinerario ciclopedonale*, definito all'art. 2, comma 3, del *Nuovo codice della strada* come *strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada*, introducendo le seguenti limitazioni:

- destinazione del percorso a veicoli non a motore, eccetto i mezzi autorizzati;
- velocità massima consentita di 30 chilometri/ora.

Su tale tratto di strada potrà essere previsto, quindi, il passaggio occasionale dei veicoli a motore per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza.

Per il solo tratto iniziale, fra le stazioni *Piscinola* e *Miano*, dove il percorso assume le caratteristiche di arteria carrabile, anche per garantire la continuità del percorso ciclo-pedonale, è invece possibile assimilare la nuova viabilità a strada di tipo *E-bis - Strada urbana ciclabile*, come definita all'art. 2, comma 3, del *Nuovo codice della strada*.

Nel successivo livello di progettazione dovranno essere chiaramente individuati tutti i consequenziali accorgimenti progettuali, con particolare riferimento alla segnaletica orizzontale e verticale, e tutti quegli interventi che *puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore*, ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera d), del d.m. 557/1999.

Si rappresenta inoltre la necessità che il progetto venga integrato, nella successiva fase progettuale, prevedendo:

- l'adeguamento e il dettaglio degli attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità ordinaria, evitando, rispetto alla soluzione esaminata, restringimenti eccessivi del percorso ciclo-pedonale;
- l'uniformazione delle caratteristiche della viabilità di accesso alle camere di compensazione e ventilazione in prossimità delle stazioni *Miano* e *Secondigliano* (rappresentata in arancione negli elaborati AI37FXEB514 e AI37FXEB520), da realizzare già nella prima fase, alle caratteristiche del percorso ciclo-pedonale (rappresentato in viola) da realizzare nella seconda fase in prosecuzione di tale viabilità;
- l'adeguamento dei marciapiedi di progetto prevedendo lungo gli stessi soluzioni atte a garantire un'adeguata accessibilità pedonale e il superamento delle barriere architettoniche, quali, a titolo esemplificativo, l'inserimento di scivoli e percorsi tattili.

Si chiede altresì di verificare la possibilità di prolungare il percorso ciclo-pedonale proposto oltre la stazione *Di Vittorio*, utilizzando, per un tratto di circa 250 metri, il sedime ferroviario dismesso lungo viale Maddalena, in accosto alle rampe della Perimetrale di Scampia, al fine di assicurare la continuità con i percorsi ciclabili programmati dall'Amministrazione comunale su tale strada.

Con riferimento alle due alternative progettuali individuate per il percorso ciclo-pedonale in prossimità della stazione *Di Vittorio* e del parcheggio di scambio a raso e di relazione ivi previsto, si rappresenta quanto segue.

La prima soluzione, che prevede l'utilizzo del sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, garantisce una maggiore linearità, uniformità e riconoscibilità del percorso ciclo-pedonale e un suo più

agevole raccordo, attraverso il nuovo ponte su calata Capodichino, con gli spazi pubblici lungo viale Maddalena, in parte sottostanti al viadotto della Perimetrale di Scampia, già oggetto di riqualificazione. Tale soluzione, di contro, interferisce con il progetto del parcheggio a raso di scambio e di relazione denominato *ID21-Di Vittorio*, di cui si dirà anche al successivo punto 5, suddividendo in due l'area di intervento.

La seconda soluzione proposta non ha interferenze con l'area del parcheggio, andando a occupare prevalentemente parti delle carreggiate esistenti. Tale soluzione, pertanto, appare preferibile. Tuttavia, per un'attenta valutazione della fattibilità della stessa, occorre che vengano forniti maggiori dettagli progettuali con particolare riferimento alla larghezza della strada esistente (marciapiedi e carreggiata), non risultando le planimetrie esaminate adeguatamente quotate.

Per entrambe le soluzioni sarà, in ogni caso, necessario fornire un maggior dettaglio plano-altimetrico della connessione del percorso ciclabile con la via Comunale vecchia Miano (elaborato AI37FXEB524).

Si segnala, infine, che la planimetria AI37FXEB525-04_tav. 01 appare incongruente con entrambe le soluzioni proposte.

5. Interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*

Nella nota n. 308186/2020 sono state evidenziate le interferenze esistenti tra il progetto della linea metropolitana *EAV*, con gli annessi interventi di sistemazione superficiale, che interessa, tra le altre, l'area corrispondente al sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, e il progetto definitivo del parcheggio a raso di scambio e di relazione denominato *ID21-Di Vittorio*, proposto dalla società *Lemas immobiliare* e approvato dal Sindaco di Napoli Commissario delegato ex O.P.C.M. n. 3566 del 5 marzo 2007 con decreto n. 71 del 23 giugno 2010.

Al fine di ridurre le suddette interferenze, il progetto che si esamina in questa sede propone un tracciato alternativo per la pista ciclabile, con una deviazione dal sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, in ordine al quale sono state formulate alcune osservazioni al precedente punto 4.

Il progetto, anche nella nuova versione, conferma il posizionamento della camera di ventilazione, che, in considerazione della presenza in superficie di asole di grande dimensione, necessarie per la ventilazione della linea e per il calaggio dei materiali, determina una riduzione del numero di stalli di sosta all'interno del parcheggio.

A tale proposito, si prende atto dell'impossibilità di individuare una localizzazione alternativa per la suddetta struttura e dell'impossibilità che la stessa venga realizzata con caratteristiche tali da garantirne la compatibilità con il sovrastante parcheggio a raso, con la conseguente necessità che, in sede di redazione del progetto esecutivo del parcheggio, si tenga conto del progetto della linea metropolitana *EAV*, come già espressamente prescritto nel citato decreto commissariale n. 71/2010.

6. Configurazione della stazione *Di Vittorio*

Nella nota n. 308186/2020 si è evidenziato come il progetto della stazione *Di Vittorio* rappresentasse, rispetto alla precedente soluzione approvata nella conferenza di servizi del 2003, un peggioramento in termini di accessibilità e di riconoscibilità della stazione, in considerazione della nuova localizzazione dei punti di accesso, previsti in posizioni piuttosto marginali rispetto all'abitato. Nella stessa nota si è evidenziato come la nuova soluzione, eliminando i lunghi collegamenti interrati previsti in precedenza, consentisse di ridurre le interferenze con i sottoservizi, con presumibili benefici sui tempi di realizzazione.

Ferma restando la nuova configurazione della stazione, al fine di migliorarne le condizioni di accessibilità, si è chiesto di individuare idonee soluzioni progettuali tese a:

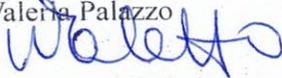
- innalzare gli *standard* di sicurezza, attrattività e fruibilità del marciapiede di collegamento tra piazza Di Vittorio e l'uscita ubicata sul lato nord di viale Maddalena;
- ottimizzare, anche con soluzioni superficiali, gli attraversamenti e i percorsi di connessione tra la porzione di territorio compresa tra corso Secondigliano e via De Pinedo e l'accesso alla stazione prevista sul lato sud di viale Maddalena, che, per la sua ubicazione, presenta migliori caratteristiche di sicurezza e attrattività.

Ciò premesso, si ribadisce la necessità di individuare soluzioni progettuali per il miglioramento dell'accessibilità, secondo quanto sopra riportato, soluzioni che, nel progetto che si esamina in questa sede, vengono rinviate alla fase della progettazione esecutiva.

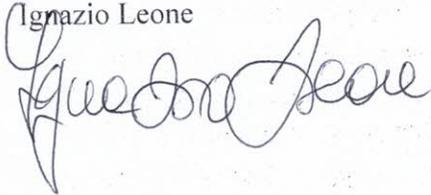
Si ribadisce altresì l'opportunità di prolungare il percorso ciclo-pedonale su viale Maddalena, oltre la stazione *Di Vittorio*, secondo quanto già rappresentato al punto 4, in modo da garantire una maggiore accessibilità alla stazione attraverso una sua più diretta connessione alla rete ciclabile cittadina.

In conclusione, si esprime parere favorevole di larga massima in ordine al progetto, con le osservazioni e prescrizioni sopra formulate.

Il dirigente del Servizio Sviluppo della mobilità sostenibile
Valeria Palazzo



Il responsabile d'Area,
dirigente del Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS
Ignazio Leone



PG/2020/308186 del 4 maggio 2020

All'Area Infrastrutture

e p.c.

All'Assessore al Patrimonio, ai Lavori pubblici e ai Giovani

All'Assessore ai Beni comuni e all'Urbanistica

Oggetto: conferenza di servizi decisoria in forma simultanea e modalità sincrona ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge 241/1990 e del d.lgs. 127/2016 per l'approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione *Di Vittorio* – parere di competenza

In riferimento alla conferenza di servizi in oggetto, si ritiene opportuno, in via preliminare, effettuare un breve *excursus* sull'iter approvativo del progetto della tratta Piscinola-Capodichino prevista a completamento dell'anello della linea metropolitana 1, con particolare riferimento a quanto di competenza dell'Amministrazione comunale.

Il progetto definitivo della tratta Piscinola-Capodichino è stato approvato in data 11 aprile 2000 nell'ambito della conferenza di servizi indetta dal Provveditorato alle Opere pubbliche della Campania ai sensi dell'art. 81 del d.P.R. 616/1977 e successive modifiche e integrazioni.

In sede di conferenza di servizi, l'Amministrazione comunale ha richiesto una serie di modifiche e integrazioni al progetto, al fine di garantirne la conformità agli strumenti di pianificazione dei trasporti approvati e all'accordo di programma siglato in data 1° ottobre 1997.

Le modifiche richieste riguardavano:

- l'introduzione di due nuove stazioni, denominate *Regina Margherita* e *Di Vittorio*, al fine di migliorare il livello di servizio della nuova linea metropolitana;
- l'adeguamento della progettazione della linea e delle stazioni alle esigenze di riqualificazione del territorio attraversato, con l'inclusione, nell'area d'intervento, della sede ferroviaria dismessa da immettere nella viabilità pubblica;
- la realizzazione di nuova viabilità di connessione in prossimità delle stazioni, al fine di migliorarne l'accessibilità.

Il parere rilasciato in sede di conferenza di servizi è stato ratificato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 132 del 20 luglio 2000.

In esito a quanto richiesto in sede di conferenza di servizi dagli Enti intervenuti, la società *Ferrovia Alifana e Benevento Napoli* ha provveduto alla revisione e integrazione del progetto definitivo dell'intera tratta Piscinola-Capodichino.

Il progetto revisionato è stato approvato nell'ambito della conferenza di servizi indetta dalla Regione Campania per il giorno 3 settembre 2003.

Il progetto oggetto della conferenza di servizi del 2003 prevedeva:

- la costruzione, in affiancamento al viadotto della linea metropolitana 1 e immediatamente a valle della stazione *Piscinola*, delle rampe di connessione tra tale viadotto e la galleria della linea *Alifana*;
- la costruzione della galleria artificiale dal chilometro 0+620 al chilometro 2+460 e della galleria naturale dal chilometro 2+460 al chilometro 4+390;
- la realizzazione di una sottostazione elettrica, posta al chilometro 2+639, immediatamente a valle della stazione *Secondigliano*, e di tutti i volumi tecnici, di stazione e di linea, tecnicamente necessari all'esercizio;
- la realizzazione delle quattro stazioni *Miano*, *Regina Margherita*, *Secondigliano* e *Di Vittorio*, in luogo delle due originariamente previste;
- la realizzazione delle opere di finitura per il completamento della stazione *Piscinola*;
- la realizzazione delle opere di sistemazione superficiale, consistenti nella realizzazione di una nuova viabilità sulle aree di sedime della ferrovia a raso dismessa e nella creazione di slarghi in corrispondenza delle stazioni, in connessione con la viabilità di quartiere.

Nella conferenza di servizi del 2003, l'Amministrazione comunale ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto. In particolare, sono state condivise le scelte relative all'ubicazione e al numero delle stazioni, corrispondenti a quanto stabilito nella conferenza di servizi del 2000, nonché le scelte inerenti la quantità e la distribuzione territoriale dei punti di accesso alle stazioni stesse, scelte ritenute coerenti con i principi individuati dal *Piano delle 100 stazioni*, all'epoca proposto all'approvazione del Consiglio comunale, per la massimizzazione dell'accessibilità pedonale. Riguardo alle opere in superficie, in sede di conferenza di servizi, si è rilevato come le soluzioni adottate contribuissero al raggiungimento della piena accessibilità alle stazioni previste e alla riqualificazione dell'area. In particolare, si è valutata positivamente la previsione di un percorso continuo, a prevalente uso pedonale ma con caratteristiche strutturali e dimensionali tali da renderlo idoneo al traffico veicolare, in corrispondenza del sedime della ferrovia a raso dismessa.

Il parere rilasciato in conferenza di servizi è stato ratificato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 10 del 20 gennaio 2004, trattandosi di opera in variante agli strumenti urbanistici vigenti.

Più recentemente, a seguito di varie vicende inerenti l'appalto delle opere in questione, il Consiglio comunale, con deliberazione n. 3 del 6 marzo 2017, ha approvato nuovamente il progetto, ai fini della riapposizione dei vincoli preordinati all'esproprio, scaduti nel 2014, in tal modo confermando l'interesse dell'Amministrazione alla realizzazione dell'opera.

Il progetto approvato nel 2017 confermava integralmente quanto previsto in precedenza. In particolare, con riferimento alle opere in superficie, il progetto prevedeva la realizzazione di un percorso continuo sulla sede ferroviaria dismessa e la realizzazione di una nuova viabilità di connessione finalizzata al miglioramento delle condizioni di accessibilità.

Successivamente, la società *EAV*, con nota n. EAV-0027963-2019 del 22 novembre 2019, ha convocato la conferenza di servizi decisoria finalizzata all'approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, di un nuovo deposito-officina, previsto a *Piscinola*, e della stazione *Di Vittorio*.

In riferimento a tale conferenza di servizi, ai fini della formulazione del parere unico dell'Amministrazione comunale, la scrivente Area ha provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti nei seguenti strumenti di pianificazione dei trasporti approvati o *in itinere*:

- *Piano comunale dei trasporti*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazioni nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997;
- *Piano della rete stradale primaria*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 244 del 18 luglio 2002;
- *Piano delle 100 stazioni*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 60 del 18 dicembre 2006;
- *Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)*, il cui *livello direttore* è stato approvato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 434 del 30 maggio 2016.

Si è altresì provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con quanto già approvato nelle precedenti conferenze di servizi e con altri progetti di competenza della scrivente Area.

In relazione alle suddette verifiche, esaminato il progetto, si formulano le osservazioni e prescrizioni riportate nel prosieguo, attinenti i seguenti aspetti:

1. realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola;
2. realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola;
3. realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni;
4. mobilità dolce;
5. interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*;
6. configurazione della stazione *Di Vittorio*.

1. Realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola

La manutenzione del parco rotabili di *EAV* in esercizio sulla tratta Piscinola-Aversa centro viene oggi effettuata nell'officina provvisoria di manutenzione posta immediatamente a valle della stazione *Piscinola* in direzione Miano. In tale officina, in considerazione delle dimensioni e caratteristiche, vengono effettuate esclusivamente operazioni di manutenzione leggera.

Il progetto in esame, al fine di garantire la possibilità del ricovero e della manutenzione pesante dell'intero parco rotabile, prevede la realizzazione di un nuovo deposito-officina a carattere permanente, utilizzando parte delle aree del parcheggio di interscambio, di proprietà comunale, ubicato in adiacenza alla stazione *Piscinola*.

Il progetto del deposito-officina, in estrema sintesi, prevede la realizzazione di:

- un capannone officina, comprendente un'officina di manutenzione, 3 binari per la manutenzione con fossa di ispezione, spazi per locali tecnologici e magazzino e spazi riservati al personale addetto alla manutenzione;
- un fabbricato uffici;
- aree di parcheggio per i dipendenti, in adiacenza ai fabbricati suddetti, per un totale di 24 posti auto;
- un piazzale ferroviario, con un numero complessivo di binari pari a 6, destinati alla manutenzione e al ricovero dei rotabili, di cui 3 coperti (ubicati nel capannone officina).

Come già detto, il deposito-officina previsto in progetto occupa parte del parcheggio di interscambio a servizio della stazione *Piscinola*. Tale parcheggio, dimensionato per 220 posti auto, è stato realizzato, per conto del Comune di Napoli, dal Commissariato ex O.P.C.M. n. 3566 del 5 marzo 2007. Esso risponde all'esigenza di drenare il traffico extraurbano in entrata in città, coerentemente con quanto previsto negli strumenti di pianificazione dei trasporti approvati, che individuano quello di *Piscinola* come uno dei principali nodi di interscambio cittadini, in ragione della sua ubicazione a ridosso del confine comunale e in prossimità degli accessi al sistema autostradale.

In passato, in considerazione della necessità, segnalata dalla società *Metrocampania nordest*, di dover effettuare lavori di miglioramento della tratta ferroviaria *Piscinola-Aversa* centro, con la conseguente esigenza di impegnare un'area di circa 275 metri quadrati ricadente all'interno del suddetto parcheggio, la Giunta comunale, con deliberazione n. 837 del 13 giugno 2008, ha approvato uno schema di convenzione relativo alla concessione in comodato d'uso a *Metrocampania nordest* del parcheggio di interscambio di *Piscinola*.

In data 30 gennaio 2009 il Comune di Napoli e la società *Metrocampania nordest* hanno sottoscritto la suddetta convenzione, repertorio n. 7921, con la quale il Comune di Napoli si è impegnato, tra l'altro, a cedere in uso a *Metrocampania nordest* l'area di circa 150 metri di lunghezza e 1,50 metri di larghezza, posta lungo la linea ferroviaria, in cui si prevedeva la realizzazione dei lavori di miglioramento delle opere ferroviarie.

La realizzazione del nuovo deposito-officina, che, in base a quanto riportato in progetto, risulta indispensabile ai fini dell'esercizio ferroviario, comporta una notevole riduzione della capacità del parcheggio. In particolare, per quanto desumibile dagli elaborati progettuali, a fronte di una capacità iniziale di 220 posti auto, già ridotta a seguito degli accordi convenzionali sopra citati, il parcheggio, a fine intervento, ha una capacità di circa 70 posti auto.

Tale riduzione è in parte compensata dal maggior numero di stalli per la sosta previsti in prossimità delle altre stazioni della linea, con particolare riferimento alla stazione *Secondigliano*, in tal modo configurandosi un sistema diffuso di aree per la sosta ubicate nella zona nord della città, raggiungibili, oltre che dalla viabilità ordinaria, dalla Perimetrale di Scampia.

In considerazione di quanto sopra rappresentato e, in particolare, dell'assoluta necessità del nuovo deposito-officina ai fini dell'esercizio ferroviario, si esprime parere favorevole sul progetto, con le prescrizioni e richieste di seguito riportate.

Tali prescrizioni e richieste sono riconducibili a due diverse tipologie, riguardanti:

- a) interventi da programmare per compensare la riduzione dell'offerta di sosta derivante dalla realizzazione del deposito-officina;
- b) interventi da attuare in uno con la realizzazione del deposito-officina.

Con riferimento alla tipologia di cui alla lettera a), si chiede che vengano individuate ulteriori aree da destinare alla sosta di interscambio a servizio del nodo *Piscinola-Scampia*, anche attraverso il potenziamento dell'attuale parcheggio *Scampia* gestito dall'*ANM*. Al riguardo, si evidenzia che, nell'ambito negli studi effettuati in passato per la cosiddetta *fase 3* dell'intervento di riconfigurazione del nodo, erano state ipotizzate, dalla società *Metrocampania nordest*, la copertura dell'area attualmente occupata dal parcheggio e la realizzazione, nei nuovi volumi previsti, di alcuni piani, variabili da 1 a 3, da destinare alla sosta, in tal modo valorizzando la funzione dell'interscambio modale del nodo. Si

chiede dunque alla società *EAV* di voler riconsiderare tale ipotesi e di programmare l'inserimento nel proprio piano investimenti di interventi per il potenziamento dell'offerta di sosta nell'area in questione, ai fini della relativa progettazione e realizzazione.

Con riferimento alla tipologia di cui alla lettera b), si chiede che l'intervento, oltre alla realizzazione del deposito-officina, preveda la riconfigurazione e riqualificazione delle aree per le quali viene mantenuta la destinazione a parcheggio e che, a intervento ultimato, dovranno essere reimmesse nella disponibilità dell'Amministrazione comunale. Nell'ambito di tale intervento di riconfigurazione e riqualificazione, in particolare, dovranno prevedersi:

- la realizzazione di opere di mitigazione ambientale in prossimità del deposito-officina;
- l'individuazione di aree destinate alla sosta delle biciclette;
- il rinnovo delle attrezzature tecnologiche (videosorveglianza e controllo degli accessi).

Per quanto attiene agli aspetti più strettamente patrimoniali, connessi alla cessione dell'area di proprietà comunale per la realizzazione del deposito-officina, si rimanda al parere della competente Area *Patrimonio*.

2. Realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola

Il *livello direttore* del *PUMS* della città di Napoli individua, tra gli obiettivi strategici da perseguire, la *restituzione della qualità agli spazi urbani*. Tra le azioni che il citato *livello direttore* propone ai fini dell'incremento della qualità dello spazio urbano, vi sono gli interventi di ricucitura e di riconnessione a scala urbana di quei *pezzi* di città isolati a seguito della realizzazione di infrastrutture.

In particolare, con riferimento all'area nord della città, la realizzazione della linea metropolitana 1, in viadotto, e della linea regionale *EAV* (ex *Metrocampania nord*), interrata, hanno determinato una barriera fisica che impedisce la permeabilità e la continuità urbana tra i quartieri di Scampia e di Piscinola. Tra i due quartieri, in corrispondenza delle suddette infrastrutture ferroviarie, vi è un salto di quota di circa 10 metri e la connessione è garantita soltanto attraverso il viale Piedimonte d'Alife (rampa Zuccarini).

Per migliorare la connessione tra i due quartieri e, più in generale, l'accessibilità al quartiere di Piscinola, l'Amministrazione comunale, già in passato, ha proposto la realizzazione di un breve collegamento stradale che, diramandosi dalla rampa esistente di immissione alla Perimetrale di Scampia in direzione centro, consenta di superare la barriera infrastrutturale e di raccordarsi alla viabilità ordinaria di Piscinola (via Vecchia Miano Piscinola).

Il progetto che si esamina in questa sede recepisce la suddetta previsione. In particolare, il progetto propone la realizzazione di un nuovo collegamento stradale che si dirama dalla suddetta rampa della Perimetrale di Scampia e, attraverso una rotatoria, si connette con la viabilità ordinaria esistente (via Vecchia Miano Piscinola) e con la nuova viabilità prevista sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*.

Ciò premesso, si valuta positivamente l'intervento proposto, in quanto lo stesso:

- migliora la connessione tra i quartieri di Scampia e Piscinola, separati dalla barriera delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti;
- contribuisce al decongestionamento di viale Piedimonte d'Alife/rampa Zuccarini;
- migliora l'accessibilità al quartiere di Piscinola;
- garantisce una più diretta accessibilità dalla rete autostradale urbana al parcheggio di interscambio di Piscinola e al nuovo deposito-officina.

3. Realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni

Come già rilevato, il progetto della tratta Piscinola-Capodichino approvato nel 2003 prevedeva la realizzazione di opere in superficie di sistemazione urbanistica consistenti:

- nella realizzazione di un nuovo percorso continuo, da Piscinola fino a viale Maddalena, sul sedime della ferrovia *Alifana* dismessa, con sezione pressoché costante di 10 metri e pavimentazione in pietrastrada, in tal modo riconnettendo i tessuti urbani bloccatisi a ridosso della barriera, dapprima infrastrutturale e poi solo proprietaria, rappresentata dalla vecchia linea a raso;
- nella realizzazione, lungo il percorso, di diverse tipologie di recinzione, con differenti caratteristiche di permeabilità e trasparenza, in tal modo creando, a seconda dello stato dei fronti esistenti, le condizioni per un miglioramento estetico delle facciate, per facilitare l'eventuale apertura di nuove attività verso il percorso, per creare un filtro o addirittura per eliminare ogni rapporto visivo e funzionale tra il percorso e l'intorno attraversato;
- nell'ampliamento del suddetto percorso in corrispondenza delle nuove stazioni *Miano*, *Regina Margherita* e *Secondigliano*, in tal modo configurando nuovi slarghi e piazze con sistemazioni a verde, spazi con piccole attrezzature per il tempo libero e aree di parcheggio;
- nella realizzazione di nuova viabilità e nella riqualificazione di alcune strade esistenti, in corrispondenza delle nuove stazioni, ai fini del miglioramento dell'accessibilità alle stesse.

Con riferimento al nuovo percorso sul sedime della ferrovia *Alifana* dismessa, il progetto che si esamina in questa sede sostanzialmente conferma quanto previsto nel precedente progetto, articolando tuttavia l'intervento in due distinte fasi, in relazione ai finanziamenti disponibili e alla disponibilità delle aree.

Nella prima fase, il recupero del vecchio sedime è previsto esclusivamente nel tratto compreso tra la nuova rotonda di Piscinola e via Miano e in corrispondenza delle stazioni *Regina Margherita* e *Secondigliano*. Più in dettaglio, in questa prima fase, il progetto, con riferimento al sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, prevede:

- la realizzazione di una nuova viabilità a doppio senso di marcia nel tratto compreso tra la rotonda di Piscinola e via Caprera, che si connette con via Miano attraverso una nuova strada, parallela al vecchio sedime, che lambisce a sud l'area della stazione *Miano*;
- la realizzazione, in corrispondenza della stazione *Miano*, di una viabilità di servizio che, partendo da via Caprera, consente l'accesso alla camera di compensazione ivi prevista, e la sistemazione a verde del tratto successivo, fino all'altezza dell'ingresso al cimitero di Miano;
- la sistemazione a verde del tratto compreso tra via del Sabotino e via Monviso, in corrispondenza della stazione *Regina Margherita*;
- la realizzazione di uno spazio pubblico attrezzato, a uso esclusivamente pedonale, nel tratto compreso tra la vecchia stazione *Secondigliano* della ferrovia *Alifana*, accessibile da via della Ferrovia, e via Pintor, la sistemazione a verde del tratto compreso tra via Pintor e il viale privato Amato e, nel tratto successivo, la realizzazione di una viabilità

carrabile di servizio, per l'accesso alla camera di compensazione prevista al chilometro 2+382.

Nella seconda fase, il progetto, sempre con riferimento al vecchio sedime della ferrovia *Alifana*, prevede la realizzazione di una pista ciclabile, con possibile utilizzo carrabile per operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza, che parte dalla stazione *Miano* fino a connettersi con gli spazi pubblici lungo viale Maddalena attraverso il nuovo ponte su calata Capodichino, previsto in sostituzione di quello demolito, impegnando anche le aree per le quali, nella prima fase, sono previste sistemazioni a verde o a verde attrezzato.

Per quanto concerne le aree in corrispondenza delle stazioni, con particolare riferimento a quelle di *Regina Margherita* e *Secondigliano*, si rileva che gli interventi di realizzazione di nuova viabilità e di riqualificazione di quella esistente previsti nel progetto approvato nel 2003, e ritenuti indispensabili ai fini dell'accessibilità alle stazioni stesse, sono sostanzialmente confermati nel progetto che si esamina in questa sede. Tali interventi vengono però in gran parte rinviati alla seconda fase di attuazione.

Tutto ciò premesso, si rappresenta quanto segue:

- la soluzione proposta per la prima fase, in cui si prevede un recupero parziale e frammentario del vecchio sedime della ferrovia *Alifana*, appare accettabile solo a condizione che vengano attivate tutte le procedure necessarie per la programmazione e la realizzazione degli interventi previsti nella seconda fase, per i quali, quindi, deve prevedersi solo un differimento temporale rispetto a quelli della prima fase;
- sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, sin dalla prima fase, nelle more della realizzazione di un percorso continuo, devono prevedersi delle sistemazioni pedonali/carrabili in luogo delle sistemazioni temporanee a verde proposte, anche in considerazione delle problematiche connesse alla manutenzione di queste ultime, come segnalate dalla Direzione della Municipalità 7 con nota n. 255662 del 3 aprile 2020;
- in particolare, con riferimento al punto precedente, si ritiene indispensabile prevedere una sistemazione pedonale/carrabile, in luogo della prevista sistemazione a verde, del tratto compreso tra via del Sabotino e via Monviso, al fine di consentire l'accesso diretto alla stazione *Regina Margherita* anche da via dell'Ortigara;
- con riferimento alle aree in corrispondenza della stazione *Regina Margherita*, si ritiene indispensabile che vengano anticipati alla prima fase gli interventi di riqualificazione dei tratti di via del Sabotino e di corso Secondigliano (traversa) a sud dell'ex ferrovia *Alifana* e/o gli interventi di realizzazione della nuova viabilità in prosecuzione di via Monviso fino ad arrivare a via Carratore, al fine di garantire una migliore accessibilità alla stazione dagli insediamenti residenziali presenti lungo tale strada e a sud della stessa;
- si chiede di anticipare la prevista sistemazione a parcheggio dell'area lungo via Carratore, direttamente raggiungibile dalla Perimetrale di Scampia attraverso lo svincolo su via Masoni (posto a circa 900 metri di distanza), al fine di poter creare, con le ulteriori aree di sosta previste in prossimità della stazione *Secondigliano*, un sistema diffuso di parcheggi, anche a compensazione della riduzione di capacità di quello di Piscinola per effetto della prevista realizzazione del nuovo deposito-officina;
- riguardo alle aree in corrispondenza delle stazioni, si ritiene necessario che vengano adottate soluzioni tese a garantire la sicurezza e la piena fruibilità degli spazi pubblici,

con particolare riferimento alle persone con ridotta capacità motoria, evitando salti di quota, laddove non necessari per motivi tecnici.

4. Mobilità dolce

Il *livello direttore* del PUMS della città di Napoli individua, tra gli obiettivi strategici da perseguire, l'*incentivazione della mobilità ciclo-pedonale*, indicando le specifiche azioni da porre in essere, articolate in interventi sulle infrastrutture, attività di carattere gestionale e azioni di sensibilizzazione e informazione dei cittadini.

Ai fini dell'*incentivazione della mobilità ciclo-pedonale*, il citato *livello direttore* propone, tra le misure da attuare, il potenziamento e l'implementazione dell'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali.

Il progetto in esame, come già detto, prevede la realizzazione di un percorso ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Umberto Maddalena, utilizzabile anche dai veicoli per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza.

Il progetto, pertanto, in linea generale, risulta rispondente ai principi e alle strategie del PUMS. Deve però ribadirsi, anche a questo proposito, l'assoluta necessità che l'intervento, sia pure con tempi differenziati per la prima e la seconda fase, venga realizzato nella sua interezza.

Ciò premesso, nel prosieguo si formulano alcune specifiche osservazioni.

Nel primo tratto, di connessione tra Piscinola e Miano, è prevista, sin dalla prima fase, la realizzazione di una nuova strada, con marciapiedi su ambo i lati di 1,50 metri e una *carreggiata ciclo-carrabile* di 6,50 metri di ampiezza, a doppio senso di marcia.

L'infrastruttura proposta si identifica come *percorso promiscuo ciclabile e veicolare*, fattispecie espressamente prevista all'art. 4, comma 1, lettera d), del *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*, approvato con d.m. 557/1999.

Il citato percorso veicolare e ciclabile garantisce la possibilità di un nuovo collegamento veicolare tra i quartieri di Scampia, Piscinola e Miano e, al tempo stesso, garantisce continuità al percorso ciclabile da realizzare, nella seconda fase, sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Miano fino a viale Maddalena.

La soluzione adottata appare condivisibile, in considerazione dell'insufficienza di spazi stradali per la realizzazione di una pista ciclabile o di un percorso ciclo-pedonale.

Il citato art. 4 del d.m. 557/1999, al comma 6, prevede espressamente, in caso di percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, che rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica, la necessità di individuare idonei interventi che "*puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore*".

Con riferimento alla realizzazione di un percorso continuo sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, coerentemente con quanto approvato nel 2003, il progetto in esame, come integrato in occasione della seduta della conferenza di servizi del 30 gennaio 2020, illustra in maniera generica come si possa, in una seconda fase, sovrapporre al sedime della vecchia ferrovia una pista ciclabile, la cui geometria non viene in alcun modo descritta e/o definita.

Pertanto, al momento, si può esprimere solo un parere favorevole di larga massima sulla pista ciclabile proposta, non essendo possibili valutazioni di dettaglio.

Alla luce di quanto sopra osservato, per quanto concerne gli aspetti connessi alla mobilità ciclabile, si formulano le seguenti richieste:

- con riferimento alla viabilità di collegamento tra Piscinola e Miano, è necessario che vengano individuati gli interventi sulla sede stradale da porre in essere nella seconda fase, congiuntamente alla realizzazione della nuova pista ciclabile tra Miano e viale Maddalena, al fine di rendere più sicura la coesistenza di velocipedi e veicoli a motore, come previsto all'art. 4, comma 6, del d.m. 557/1999;
- con riferimento alla pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, prevista nella seconda fase e al momento rappresentata in maniera generica, è necessario che il progetto fornisca maggiori dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche della stessa, fermo restando quanto già evidenziato in ordine alla piena rispondenza dell'intervento proposto agli obiettivi e alle strategie del *PUMS*;
- la pista ciclabile di cui al punto precedente, in ogni caso, dovrà essere realizzata con caratteristiche geometriche e strutturali che non ne precludano un eventuale inserimento nella rete viabilistica locale;
- al fine di incentivare la mobilità ciclabile, è necessario, sin dalla prima fase, che negli spazi pubblici previsti in corrispondenza delle stazioni vengano individuate apposite aree per la sosta dei velocipedi, opportunamente attrezzate con rastrelliere.

5. Interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*

Il Sindaco di Napoli Commissario delegato ex O.P:C.M. n. 3566 del 5 marzo 2007, con decreto n. 71 del 23 giugno 2010, ha approvato il progetto definitivo del parcheggio a raso di scambio e di relazione denominato *ID21-Di Vittorio*, proposto dalla società *Lemas immobiliare*. Il suddetto parcheggio è previsto nell'area pubblica compresa tra calata Capodichino e via Vecchia di Miano, in prossimità di piazza Di Vittorio, interessando, tra gli altri, gli spazi sottostanti il viadotto della Perimetrale di Scampia. Esso è dimensionato per circa 200 posti auto.

In sede istruttoria, il Commissario delegato, con nota del 3 dicembre 2009, ha informato la società *Metrocampania nordest* della proposta relativa al parcheggio in questione, chiedendo, in considerazione delle possibili interferenze, uno stralcio del progetto recante l'indicazione del tracciato della linea ferroviaria interrata e della camera di ventilazione prevista in corrispondenza del parcheggio.

La società *Metrocampania nordest*, in data 28 dicembre 2009, ha riscontrato la suddetta richiesta trasmettendo i grafici progettuali relativi ai manufatti di propria competenza previsti al di sotto dell'area del parcheggio.

In considerazione della corrispondenza riscontrata tra parte dei manufatti ferroviari, comunque previsti in galleria, e l'area del parcheggio *ID21-Di Vittorio*, il Commissario delegato ha approvato il progetto definitivo del parcheggio "*a condizione che, al fine di non ostacolare in alcun modo il completamento dell'anello della metropolitana (...) in qualunque momento l'Amministrazione comunale si riservi di richiedere la restituzione dell'area o parte di essa, laddove si rendesse necessario eseguire opere pubbliche attinenti il completamento dell'anello di chiusura della Linea 1 della Metropolitana (che comunque è previsto in galleria)*". Il progetto definitivo del parcheggio, inoltre, è stato approvato con

la prescrizione, da osservarsi in sede di redazione del progetto esecutivo, di “*tenere conto del progetto esecutivo della Linea 1 della Metropolitana di competenza della società MetroCampania Nord Est*”.

Al momento, facendo seguito a un lungo contenzioso, sono in corso le procedure finalizzate alla sottoscrizione, con la società proponente l'intervento, della convenzione per la cessione in diritto di superficie dell'area di proprietà comunale, ai sensi dell'art. 955 del *Codice civile*, a valle della quale verrà redatto il progetto esecutivo del parcheggio.

Ciò premesso, si osserva che l'area in cui è prevista la realizzazione del parcheggio in questione comprende parte dell'area di proprietà *Ferrovia Alifana*, corrispondente al sedime della vecchia linea ferroviaria, sul quale dovrà essere realizzato il nuovo percorso di connessione di cui al precedente punto 4. Dovrà essere pertanto valutata la necessità di stralciare tale area dal progetto del parcheggio, onde consentire la continuità del suddetto percorso. Il parcheggio, inoltre, include l'area in cui il progetto in esame prevede la realizzazione di una sottostazione elettrica. Il progetto, in particolare, individua la suddetta area, di proprietà comunale, tra quelle da porre in esproprio. Al riguardo, si segnala che negli elaborati esaminati non sono individuabili con chiarezza la tipologia e le caratteristiche della suddetta sottostazione elettrica, non essendovi, per la parte di progetto di cui si tratta, rappresentazioni in sezione.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si chiede:

- di individuare una localizzazione alternativa per la sottostazione elettrica, in maniera tale da non interferire con l'area del parcheggio, riportata in allegato alla presente nota;
- in subordine, di prevedere che la sottostazione elettrica venga realizzata interamente entro terra, conformemente a quanto già previsto nel progetto approvato nel 2003, individuando l'area corrispondente tra quelle da porre in asservimento piuttosto che in esproprio (con riferimento agli elaborati progettuali *Piano particellare degli espropri e Piano espropri e asservimenti-Elenco ditte e stima oneri*), e con caratteristiche tali da garantirne la compatibilità con il sovrastante parcheggio a raso;
- nel caso di cui al punto che precede, di individuare un diverso punto di accesso, pedonale e carrabile, alla sottostazione elettrica, in maniera tale da non interferire con il parcheggio.

6. Configurazione della stazione *Di Vittorio*

Per la stazione *Di Vittorio*, il progetto approvato nella conferenza di servizi del 2003 prevedeva che dal piano di smistamento sovrapposto alle banchine si dipartissero due percorsi: uno, di lunghezza superiore ai 200 metri, contentiva di raggiungere l'atrio interrato posto al di sotto di piazza Di Vittorio; l'altro conduceva a una scala di sicurezza e a un gruppo di ascensori con uscita sul lato sud di viale Maddalena. L'atrio sottostante piazza Di Vittorio risultava connesso, mediante due ulteriori risalite meccanizzate, a due accessi ubicati rispettivamente in piazza Di Vittorio, all'interno dell'edificio dell'ex dogana, di cui si prevedeva la ristrutturazione, e su via De Pinedo.

Il nuovo progetto della stazione *Di Vittorio* prevede una diversa localizzazione delle uscite. In particolare, sono previste due uscite: la prima è ubicata sul lato nord di viale Maddalena, in uno spazio ricavato dall'area aeroportuale, in ampliamento del marciapiede esistente; la seconda è ubicata sul lato opposto del viale, in uno spazio che si raccorda con piazza Di

Vittorio e la parte iniziale di calata Capodichino, mediante gli spazi urbani già sistemati al di sotto della sopraelevata, e con il nuovo percorso sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*.

Il nuovo progetto rappresenta, rispetto alla precedente soluzione, un peggioramento in termini di accessibilità pedonale alla stazione e di riconoscibilità della stessa.

I punti di uscita, infatti, sono collocati in posizione marginale rispetto all'abitato, in particolare per quanto riguarda l'uscita prevista sul lato nord di viale Maddalena. Gli utenti provenienti da via De Pinedo e dall'area del rione *Berlingieri*, infatti, per poter accedere alla stazione devono percorrere, per circa 150 metri, il marciapiede che costeggia il muro cieco posto a delimitazione dell'area militare aeroportuale, caratterizzato da una ampiezza limitata e da ridotti *standard* di sicurezza e attrattività rispetto ai corridoi interrati previsti nella precedente soluzione progettuale.

Di contro, la nuova soluzione, eliminando i lunghi collegamenti interrati previsti in precedenza, riduce le interferenze con i sottoservizi, con presumibili benefici sui tempi di realizzazione.

Tutto ciò premesso, si ritiene necessario che il progetto individui idonee soluzioni per il miglioramento dell'accessibilità alla stazione:

- innalzando gli *standard* di sicurezza, attrattività e fruibilità del marciapiede di collegamento con piazza Di Vittorio;
- ottimizzando, anche con soluzioni superficiali, gli attraversamenti e i percorsi di connessione tra la porzione di territorio compresa tra corso Secondigliano e via De Pinedo e l'accesso alla stazione prevista sul lato sud di viale Maddalena, che, per la sua ubicazione, presenta migliori caratteristiche di sicurezza e attrattività.

In conclusione, si esprime parere favorevole di larga massima in ordine al progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione *Di Vittorio*, con le osservazioni e prescrizioni sopra formulate.

Si allega:

- *schema planimetrico del parcheggio ID21-Di Vittorio annesso al decreto commissariale n. 71/2010.*

Il responsabile d'Area
Ignazio Leone



18-05-2022

tot. Pag. 2

Se/Pg | 390968

All' AREA Infrastrutture
Ing. S. Riccio

OGGETTO: Riscontro richiesta esame documentazione progettuale - conferenza dei servizi ex art. 14 L. 241/90 ss.mm.ii. finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione degli interventi "Sistemazioni superficiali" e "Realizzazione Deposito Officina Piscinola – Di Vittorio - Linea Metropolitana EAV Aversa Piscinola 1° fase"

In esito alla richiesta di cui all'oggetto, pervenuta da codesta Area con nota PG 364190 del 04/05/22, si prende atto che la presente conferenza dei servizi ha una finalità preparatoria a specifico Accordo di Programma promosso con D.P.G.R. della Campania n. 47 del 01/04/22 per la realizzazione degli interventi in oggetto, rientranti nella realizzazione della tratta metropolitana "Piscinola – Capodichino" il cui progetto definitivo era stato approvato l'11/04/2000 nell'ambito della c.d.s. indetta dal Provveditorato delle Opere Pubbliche della Regione Campania.

Ciò premesso, si è proceduto a visionare gli elaborati resi disponibili ed in particolare la "Relazione Agronomica" AI37FXEX541-00 e le "tavole" AI37FXEX542-00_01 e 02. Detta documentazione risulta rispondente a quanto richiesto da questo Servizio con la precedente nota PG 248585 del 30/03/2020.

Nella Relazione a firma del dott. agr. Simone Amantia Scuderi viene fornita la consistenza dei soggetti arborei rilevati nelle aree interessate dai lavori, classificati in base alle interferenze con le opere a farsi.

In particolare, dalla tabella 2 (pag. 15) emerge la necessità di procedere all'abbattimento di n. 68 esemplari (49 *Populus* spp., 5 *Ulmus* spp., 6 *Robinia pseudoacacia*, 4 *Citrus* spp., 3 *Sambucus nigra* ed 1 *Melia a.*) la cui "... interazione con l'opera risulta incompatibile con la loro area di pertinenza...". Il tecnico precisa infatti che tali soggetti insistono direttamente sull'area di ingombro dell'opera o a distanza tale da subire l'inevitabile danneggiamento degli apparati radicali. In considerazione di ciò, quest'Ufficio prende atto della necessità tecnico – progettuale di procedere all'eliminazione dei suddetti alberi, individuati planimetricamente nella tavola AI37FXEX542-00_02.

In merito al gruppo di 58 soggetti di cui alla tabella 4 (pagg. 21-22), per i quali il tecnico rileva interferenze compatibili con la loro conservazione *in situ*, si prescrive l'attuazione di tutte le misure di mitigazione e protezione descritte nella "Relazione agronomica" e finalizzate ad impedire danni a radici, fusto e chioma, soprattutto per il *Pinus pinea* n. 08 per il quale viene riferita la sussistenza del criterio dimensionale di monumentalità. Si rammenta quindi, per tale gruppo di soggetti, la necessità di rispettare le misure di tutela previste dalla vigente Ordinanza Sindacale n. 1243/05. Nella Relazione Agronomica infine emerge un solo albero iscritto nell'elenco regionale degli alberi monumentali ai sensi della L. n. 10/2013 ossia il *Cinnamomum camphora* sebbene venga chiarito che la sua collocazione è all'esterno dell'area oggetto d'intervento e pertanto non coinvolto nelle lavorazioni.

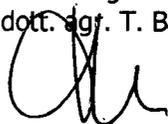
Per quanto attiene il progetto delle sistemazioni a verde delle aree, le previsioni in termini di numero di soggetti vegetali e di specie botaniche, appaiono idonee e congrue; alla luce di ciò non si ravvedono motivazioni ostative alla realizzazione delle opere.

Tutto quanto sopra per gli aspetti di competenza di questo Servizio dai quali esula ogni valutazione in merito ai profili paesaggistico-ambientali e ad eventuali vincoli gravanti sugli immobili interessati dai lavori.

Distinti saluti.



Il Dirigente
dott. agr. T. Bastia





COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Linee metropolitane urbane

PG/2022/0406368

Napoli, 24/05/2022

Area Infrastrutture

E p.c

Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e protezione Civile

Oggetto: Conferenza dei Servizi ex artt. 14 e ss., L 241/1990 e ss.mm.ii. finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione degli interventi "Sistemazioni superficiali" e "Realizzazione Deposito Officina Piscinola - Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola" 1° fase" - parere di competenza

A seguito della convocazione della Giunta Regionale della Campania - Direzione Generale per la Mobilità, PG.2022.0284770 del 12/04/2022, di cui all'oggetto, e della nota inviata dall'Area Infrastrutture PG/2022/364190 del 10/05/2022, si è proceduto ad esaminare la documentazione progettuale relativa agli interventi in oggetto, redatta dalla società EAV, consultabile all'indirizzo:

<http://www.regione.campania.it/regione/it/tematiche/magazine-mobilita/realizzazione-del-deposito-officina-piscinola-di-vittorio-linea-metropolitana-eav-aversa-piscinola-e-sistemazioni-superficiali-z2eh?page=1>, aggiornata secondo le prescrizioni impartite dall'Amministrazione con nota PG/2020/0364166 del 22/05/2020, con cui lo scrivente Servizio Linee Metropolitane Urbane ha comunicato il proprio parere tecnico favorevole, corredato da osservazioni e prescrizioni.

In esito alle verifiche svolte, si riportano le osservazioni e prescrizioni, per quanto di propria competenza, in merito ai temi in oggetto.

Realizzazione nuovo Deposito officina di Piscinola e ampliamento parcheggio interscambio Scampia

Il progetto oggetto dell'istruttoria del 2020, rispetto a quello precedentemente approvato, presentava delle varianti sostanziali. Tra queste la previsione di un nuovo deposito-officina su aree di proprietà comunale, in corrispondenza dell'attuale parcheggio di interscambio di Piscinola.

Lo scrivente Servizio, con nota PG/2022/0334085 del 13/05/2020, condividendo la scelta dell'EAV di dotarsi di un Deposito lungo linea, individuava la necessità di subordinare il proprio parere di competenza all'esito delle decisioni del tavolo tecnico richiesto dal MIT, finalizzato ad individuare gli scenari di esercizio dell'anello metropolitano.



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Linee metropolitane urbane

Il Tavolo tecnico ha chiuso i propri lavori in data 29 luglio 2020 individuando uno scenario di esercizio descritto nella relazione conclusiva allegata alla presente. La soluzione proposta del nuovo deposito, per la quale sarà necessario acquisire il progetto esecutivo e le fasi di realizzazione su cui ANM dovrà esprimere il relativo parere, dovrà essere compatibile con lo scenario di esercizio di riferimento a breve e lungo termine.

Si rappresenta inoltre che con la realizzazione del deposito definitivo a servizio della tratta Piscinola - Aversa questo deposito temporaneo potrebbe, successivamente, assolvere ad un ruolo di rimessaggio dei mezzi di soccorso e comunque rimanere funzionale all'anello.

In riferimento al parcheggio di interscambio che EAV propone di realizzare in ampliamento dell'attuale parcheggio di Scampia per compensare i posti auto sottratti con la realizzazione del deposito di Piscinola, essendo fondamentale ai fini del funzionamento del nodo di interscambio, è necessario garantire il numero di posti auto attraverso la realizzazione per fasi dell'intervento.

Realizzazione sistemazioni superficiali

Relativamente ai tempi di realizzazione degli interventi di sistemazioni superficiali, pur condividendo la scelta di articularli in due successive fasi (**Fase 1 e 2**), così come riportato nella Tavola AI37F-XEX536-01, si evidenzia la necessità di dettagliare, attraverso un cronoprogramma, modi e tempi della totalità degli interventi da realizzare in prima e seconda fase.

Riguardo all'intervento della nuova viabilità che dalla Perimetrale di Scampia si collega con la viabilità ordinaria, si dà atto che la realizzazione contribuisce a riconnettere i quartieri di Piscinola e Miano.

Ciò premesso, dall'esame della documentazione aggiornata trasmessa con nota PG/2022/364190 del 10/05/2022, non si rilevano variazioni sostanziali rispetto al progetto precedentemente esaminato, si conferma, pertanto, il parere positivo già espresso relativamente agli interventi di sistemazione superficiale.

Stazione-Di Vittorio

La variante presentata per le nuove uscite della Stazione Di Vittorio propone una diversa collocazione dei punti di accesso che, pur riducendo le interferenze con i sottoservizi e comportando riduzione dei costi e tempi di realizzazione, non risulta soddisfacente in termini di riconoscibilità, fruibilità e sicurezza, soprattutto relativamente all'uscita posta in corrispondenza del muro che delimita l'area aeroportuale su Via Umberto Maddalena, in prossimità di via De Pinedo. Si ribadisce, pertanto, quanto già espresso in nota PG/2022/0334085 del 13/05/2020 circa l'esigenza di rendere più fruibili e sicuri i punti di uscita della stazione in questione.

Il Dirigente
Ing. Serena Riccio



E.A.V. s.r.l.

01-12-2020 12:40:52

PRES -

EAV/0030517/2020

Comune di Napoli
Vicesindaco e Assessore con delega al TPL
Dr. Enrico Panini
vicesindaco@comune.napoli.it

p.c. Comune di Napoli
Area Infrastrutture
Dirigente Area Infrastrutture
Ing. Serena Riccio
metropolitana@pec.comune.napoli.it

**Servizio Linee Metropolitane Urbane
PG/2020/0800787
del 01/12/2020**

ANM SpA
Direttore di Esercizio Linea 1
Ing. Vincenzo Orazio
anmspa@pec.anm.it

Metropolitana di Napoli SpA
Ing. Marco Piccoli
metropolitanadinapoli@pec.sinapsis-srl.it

**OGGETTO: Linea metropolitana Piscinola/Aversa Centro- Chiusura dell'anello metropolitano.
Trasmissione documentazione conclusiva.**

Con riferimento all'oggetto, con nota prot. 29690 del 24/11/2020 si è trasmessa alla Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania documentazione conclusiva delle attività in parola (V. All. 01).

Cordiali saluti.


**Il Presidente del C.d.A.
Dr. Umberto De Gregorio**







Regione Campania

Direttore Generale per la Mobilità
Giunta Regionale della Campania
Avv. Giuseppe Carannante
dg.500800@pec.regione.campania.it

**OGGETTO: Linea metropolitana Piscinola/Aversa Centro- Chiusura dell'anello metropolitano.
Trasmissione documentazione conclusiva.**

Come noto, la scrivente ha coordinato un tavolo tecnico con Comune di Napoli, Metropolitana di Napoli ed ANM, giusta nota n. 15217 del 24/06/2020, con l'obiettivo di valutare in via preliminare l'attuale configurazione delle opere infrastrutturali ed i possibili scenari di esercizio.

In allegato, si trasmette il verbale delle riunioni tenutesi il 30/06- 29/07 u.s, conclusivo delle attività in parola (V. All. 01) e, per completezza e facilità di lettura, i precedenti verbali del 10/06/2020 e del 23/06/2020 trasmessi con nota prot. 18766 del 30/07/2020 (V. All. 02).

Di seguito, si riporta una sintesi degli argomenti affrontati:

1. Programma di Esercizio coordinato tra le due linee metropolitane e conseguente calcolo del relativo fabbisogno di materiale rotabile.

I convogli provenienti da Aversa si innesteranno, senza soluzione di continuità, sull'intero anello, ribattendo a Piscinola superiore, ovvero percorrendo un "9", come previsto in un precedente studio di fattibilità redatto da una commissione tecnica all'uopo nominata. Ciò consentirà di potenziare l'offerta sull'anello urbano della città di Napoli, dove i convogli ANM effettueranno un servizio circolare puro.

Per quanto riguarda la frequenza, si offrirà un servizio con treni tutti a sei casse, capienza 1250 persone, con cadenza a:

- ✓ 4 minuti sull'anello urbano;
- ✓ 16 minuti sul tratto antenna da Piscinola inferiore ad Aversa Centro.

Per garantire il rispetto della citata frequenza oraria, attesa una velocità commerciale di circa 32 km/h, occorre una disponibilità minima operativa del materiale rotabile, a regime, pari a 36 treni a sei casse (ovvero 24 per ANM e 12 per EAV).

2. Tempi di completamento dell'infrastruttura

Alla data della presente, i tempi di completamento dei lavori per la chiusura dell'anello metropolitano, alle attuali condizioni, dono, per le rispettive competenze:

EAV - tratta Piscinola-Di Vittorio dicembre 2023

Comune di Napoli/MN

tratta Di Vittorio – Capodichino in corso di definizione

tratta Garibaldi-Capodichino dicembre 2023 (in attesa formalizzazione)

3. Tempi per immissione in servizio del nuovo materiale rotabile.



Ente Autonomo Volturno srl
socio unico Regione Campania
Corso Garibaldi, 387 - 80142 Napoli, Italia
T. +39 081 772 2111 www.eavsr.it

P. IVA e C.F. 00292210630
Capitale sociale € 50.000.000,00
CCIAA Napoli n. 4980
Pec enteautonomavolturno@legalmail.it



UNI EN ISO 9001:2015
Ferrovie, Famiia ed AutoLinee



ISO 14001:2015
Ferrovie e Famiia



Comune di Napoli - primo treno marzo 2021 e, a seguire, con cadenza mediamente mensile. I 20 treni previsti saranno immessi in esercizio entro luglio 2022.

EAV - consegna primo treno dicembre 2021; immissione in esercizio dei 4 treni previsti entro agosto 2022.

4. Oneri di gestione del servizio ferroviario metropolitano

E' necessario formalizzare contratti di programma e di servizio con i quali disciplinare:

- ✓ il riconoscimento al Gestore della rete dei costi di esercizio e di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura, inclusi quelli necessari per rinnovi e adeguamenti di legge da parte degli Enti proprietari.
- ✓ il trasferimento dell'utilizzo del materiale rotabile al/ai gestori dei servizi, con modalità da individuare (noleggio a titolo oneroso o comodato d'uso gratuito).

5. Ubicazione Depositi/Officine delle linee metropolitane negli Scenari Attuale e a Regime.

EAV ed ANM hanno convenuto sulla necessità di avere a disposizione un'idonea officina di grande riparazione atta a garantire la manutenzione ordinaria/straordinaria dell'intera nuova flotta.

Nelle more:

Comune di Napoli

Ha previsto un consistente ampliamento dell'attuale Deposito di Piscinola, nel quale sono attualmente svolte le attività di manutenzione e rimessaggio del materiale rotabile in servizio sulla Linea 1. In ragione delle risorse disponibili, per tale ampliamento è stata affidata la progettazione definitiva generale solo relativamente ad un primo lotto.

Inoltre, il Comune di Napoli sta preparando la documentazione per accedere ai finanziamenti di cui alla legge di bilancio 2019, n. 145/2018, che prevede specifici stanziamenti per interventi nel settore del Trasporto Rapido di Massa (TRM) ad impianti fissi su sede propria.

Ove fosse realizzato tutto il previsto ampliamento dell'attuale Deposito di Piscinola, sarebbero soddisfatte le esigenze di rimessaggio e manutenzione dell'intera flotta mezzi della linea 1 (in esercizio e nuova fornitura).

EAV

La manutenzione del materiale rotabile in servizio sulla Linea Metropolitana EAV viene attualmente effettuata all'interno della galleria a fine banchina della Stazione di Piscinola Inferiore.

Tale impianto dovrà però essere dismesso per consentire di attivare la tratta Piscinola Inferiore-Di Vittorio che è attualmente in fase di realizzazione con la evidente necessità di trovare una soluzione alternativa per la manutenzione e rimessaggio della flotta.

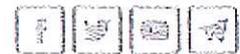
Con i medesimi fondi ex L. 145/2018, EAV intende finanziare, inizialmente, la realizzazione di una piccola officina in prossimità al nodo di Piscinola di ANM, con ingresso dalla rampa pari di risalita dei treni da Miano a Piscinola superiore.

In virtù dello Scenario "a Regime" di Chiusura dell'Anello e dell'Accordo Quadro in corso per la fornitura di n. 10 treni, EAV sta avviando la progettazione per la realizzazione di una ulteriore grande Officina da collocare lungo la linea Metropolitana EAV nel comune di Giugliano, ovvero il più possibile vicino ad Aversa per alimentare il servizio al mattino. Tale impianto sarà destinato a tutte le attività di manutenzione dell'intera flotta EAV.

A tal proposito, sono stati condivisi i requisiti funzionali/operativi che il futuro impianto dovrà avere per garantire la corretta manutenzione della flotta.

Per tale impianto occorre reperire necessariamente ulteriori fonti di finanziamento.

A regime, ovvero nell'ottica dell'esercizio promiscuo previsto, è necessario porre a fattore comune le esigenze, in termini di manutenzione, di entrambe le società, ipotizzando un unico polo di



manutenzione sia dei nuovi treni (in pratica la stessa fornitura) che per la manutenzione dell'infrastruttura.

6. Sistemi di Segnalamento linee Metropolitane negli Scenari Attuale e a regime

La configurazione finale delle due linee prevede un "anello chiuso", costituito da 23 stazioni e 21,3 km di linea gestita da ANM e da 4 stazioni e 4,2 km circa di linea gestita da EAV, più "un'antenna" di 6 stazioni e 10 km di linea della attuale linea EAV, che si innesta nell'anello in corrispondenza di Piscinola inferiore.

In particolare, per quanto riguarda:

- **La Linea 1 gestita da ANM**, si sta valutando l'upgrade del posto centrale che gestirà sia la tratta Dante – Garibaldi in esercizio, che quella Garibaldi/CDN – Capodichino in costruzione. Tale nuovo posto centrale upgradato potrà gestire anche la tratta Piscinola – Dante a patto di upgradare anche gli attuali posti periferici delle stazioni presenti sulla medesima tratta.

- **La Linea Metropolitana EAV Aversa Centro-Piscinola Inferiore - Di Vittorio:**

La tratta Piscinola Inferiore -Aversa Centro in esercizio è stata progettata ed attrezzata in modo da garantire la circolazione dei treni di Linea 1 ANM, atteso che i relativi sistemi di segnalamento di terra sono equivalente e compatibili.

Gli interventi riguardano:

1. la realizzazione delle rampe di collegamento tra le due linee ANM – EAV, connettendo Piscinola Inferiore con Piscinola Superiore. Ciò comporterà la modifica dell'attuale ACEI di Piscinola Superiore e la realizzazione di un'interfaccia per poter gestire il passaggio del treno tra il confine di ANM e EAV e viceversa. Tale adeguamento risulta particolarmente oneroso in quanto gli impianti da modificare del tipo elettromeccanico sono oramai in esercizio da circa 30 anni. EAV gestirà i relativi lavori di adeguamento ACEI di Piscinola Superiore (ANM) approntando tutta la necessaria documentazione tecnico-amministrativa da sottoporre ad USTIF, previa redazione di convenzione tra EAV, Comune di Napoli e ANM. Ad oggi, non è stata ancora sviluppata la progettazione esecutiva dell'intervento per la cui realizzazione necessita trovare fonti di finanziamento;
2. la modifica delle stazioni di Piscinola e Miano da terminale a passante;
3. la realizzazione delle stazioni di Regina Margherita, Secondigliano e Di Vittorio terminale.

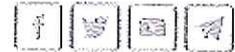
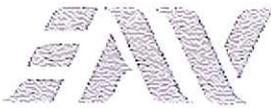
7. Gestione delle sale operative delle linee metropolitane.

Nella situazione attuale esistono due Sale Operative che gestiscono sia il traffico che gli impianti ovvero:

- ✓ ANM linea 1 Piscinola Superiore - Garibaldi ubicato a Colli Aminei, supervisionerà senza soluzione di continuità anche la realizzanda estensione da Garibaldi a Capodichino della linea 1.
- ✓ EAV Aversa-Piscinola Inferiore ubicato a Giugliano. Tale sala gestirà anche la tratta in costruzione Piscinola Inferiore – Di Vittorio.

Quando saranno concluse la tratta EAV Piscinola Inferiore - Di Vittorio e quella Anm Linea 1 da Garibaldi a Capodichino, contestualmente alla realizzazione delle due rampe che collegheranno Piscinola Superiore e Piscinola Inferiore si avrà:

1. la realizzazione di un anello metropolitano Piscinola Superiore-Capodichino-Garibaldi-Dante-Piscinola Superiore, senza soluzione di continuità per le opere civili, tecnologiche e di tracciato.
2. l'articolazione della supervisione e controllo della circolazione e degli impianti sul suddetto tracciato anulare tra due Sale operative per ciascuna corsa circolare, durante tutto il nastro di esercizio e durante la circolazione carrelli/prove in linea notturna.



Ad avvenuta chiusura dell'anello, la stazione di Piscinola Inferiore potrà assumere la configurazione di "stazione porta" costituendo, di fatto, il limite di competenza gestionale dell'esercizio metropolitano tra la Sala Operativa della tratta antenna (Piscinola-Aversa Centro) e la Sala Operativa di Colli Aminei relativa all'anello Linea 1 (Piscinola superiore-Capodichino-Garibaldi-Dante-Piscinola superiore).

Pertanto, solo nel transitorio la Sala Operativa di Giugliano gestirà la circolazione e gli impianti tecnologici (segnalamento, trazione elettrica, automazione etc.) della costruenda tratta Piscinola Inferiore – Di Vittorio.

In conclusione, sono stati definiti:

- **il percorso operativo** per arrivare a regime ad un esercizio promiscuo ove i treni ANM percorrono solo l'anello urbano Piscinola Superiore – Garibaldi – Capodichino – Piscinola Superiore, mentre i treni EAV percorrono la tratta Aversa – Piscinola Superiore – Capodichino – Garibaldi – Piscinola Inferiore e tornano indietro.
- **il fabbisogno dei treni**, pari a complessivi 36 treni, di cui 24 per il solo servizio dell'anello urbano e 12 a copertura del servizio dell'anello e dell'antenna extraurbana.
Anm ha espletato un'apposita gara per la fornitura di n. 20 treni, con l'opzione per l'acquisto di ulteriori 4 attualmente non finanziati.
Eav ha formalizzato un accordo quadro per l'acquisto di n. 10 treni ed ha la copertura per l'acquisto dei primi 4, mentre occorre reperire i necessari fondi per la fornitura dei restanti 6, nonché degli ulteriori 2 a copertura dell'intero fabbisogno.
- **il fabbisogno finanziario relativo a:**
 - Fornitura di n. 12 treni (8 EAV + 4 ANM) a copertura dell'intero fabbisogno in termini di disponibilità operativa dei veicoli;
 - Realizzazione, nel transitorio, del deposito di piccola manutenzione di Piscinola (EAV);
 - Realizzazione della grande officina (Provider di manutenzione) di Giugliano (EAV);
 - Modifica impianto ACEI di Piscinola superiore, relativo alla tratta anello urbano (EAV);
 - Ampliamento della attuale officina di Piscinola (ANM);
 - Upgrade degli attuali posti periferici delle stazioni presenti sulla tratta Piscinola – Dante (ANM);

Nel restare a disposizione per eventuali chiarimenti/osservazioni/integrazioni si porgono cordiali saluti.

Il Direttore Operativo Centrale
Ing. Pasquale Sposito

Il Presidente del C.d.A.
Dott. Umberto De Gregorio

VERBALE INCONTRI DEL 30/06/2020 - 29/07/2020

In data 30 giugno 2020 ed in prosecuzione 29 luglio 2020, alle ore 10 00, in Napoli, Corso Garibaldi 387, presso la sede sociale di EAV S.r.l., a seguito di convocazione si sono riuniti per.

- EAV - ingg. P. Sposito, F. Borrello, F. Fusco, L. Brancaccio, A. De Lisi, T. Esposito,
- Comune di Napoli - l'ing. S. Riccio;
- ANM - il Direttore di Esercizio Linea 1 ing. V. Orazio;
- Metropolitana di Napoli Spa - Ing. M. Piccoli;

Con il consenso dei presenti, viene chiamata a svolgere le funzioni di segretario l'avv. Paola De Liso di EAV e viene stabilito di redigere unico verbale di entrambe le riunioni.

Si passa alla trattazione dei seguenti punti all'ordine del giorno:

1. Approvazione Verbale dell'incontro del 23/06/2020.
2. Ubicazione Depositi/Officine delle linee metropolitane negli Scenari "Attuale" e "A Regime"
3. Analisi Sistemi di Segnalamento linee Metropolitane negli Scenari "Attuale" e "A Regime"

1. Approvazione verbale riunione del 23/06/2020

Viene data lettura del verbale di riunione tenutasi il 23/06/2020, contestualmente sottoscritto per condivisione dei contenuti, unitamente agli allegati.

2. Ubicazione Depositi/Officine delle linee metropolitane negli Scenari Attuale e a Regime

Negli incontri tecnici precedenti è stato proposto il Programma di Esercizio sulle due linee metropolitane ed il relativo fabbisogno del materiale rotabile.

Ciò premesso, i rappresentanti di EAV ed ANM, in qualità di gestori delle due linee Metropolitane, descrivono ai presenti l'attuale configurazione degli impianti adibiti al rimessaggio e manutenzione del materiale rotabile attualmente in esercizio. Successivamente, espongono le ipotesi della configurazione di tali impianti nello Scenario "a Regime" ovvero alla chiusura dell'Anello metropolitano, in virtù anche degli investimenti riguardanti l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Per la localizzazione dettagliata degli impianti si rimanda alla planimetria allegata al presente verbale (ALL.1).

Linea 1 ANM

L'ing. Orazio rappresenta che le attività di manutenzione e rimessaggio del materiale rotabile in servizio sulla Linea 1 vengono effettuate nel Deposito-Officina di Piscinola.

L'ing. Riccio evidenzia che il Comune di Napoli sta procedendo alla progettazione e realizzazione dell'ampliamento dell'attuale Deposito di Piscinola

In ragione delle risorse disponibili, per tale ampliamento è stata affidata la progettazione definitiva generale solo relativamente ad un primo lotto.

Il Comune di Napoli, nella qualità di Capoluogo della Città Metropolitana, sta preparando la documentazione per accedere ai finanziamenti di cui alla legge di bilancio 2019", (n. 145/2018) che ha istituito all'art.1, comma 95, un Fondo per "il rilancio degli investimenti delle Amministrazioni Centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese"; il MIT, nell'ambito dello stesso, ha previsto uno stanziamento per interventi nel settore del Trasporto Rapido di Massa (TRM) ad impianti fissi. Se tali fondi venissero appostati sull'intervento di ampliamento del

Deposito di Piscinola, si riuscirebbero a soddisfare le esigenze di rimessaggio e manutenzione dell'intera flotta mezzi della linea 1 (in esercizio e nuova fornitura).

Linea Metropolitana EAV Aversa Centro-Piscinola Inferiore

La manutenzione del materiale rotabile in servizio sulla Linea Metropolitana EAV viene attualmente effettuata nel OPM sito a fine banchina della Stazione di Piscinola Inferiore.

Tale impianto dovrà però essere dismesso per consentire di attivare la tratta Piscinola Inferiore-Di Vittorio che è attualmente in fase di realizzazione con la evidente necessità di trovare una soluzione alternativa per la manutenzione e rimessaggio della Flotta.

A tal proposito, l'ing. Borrello comunica di aver avviato la progettazione di un nuovo Deposito/Officina da realizzare sempre nelle aree in adiacenza alla Stazione di Piscinola, come da planimetria (ALL.2).

La realizzazione del nuovo impianto, quindi, nel regime transitorio antecedente la chiusura dell'Anello Metropolitano, diventa di fondamentale importanza per il regolare svolgimento delle attività di manutenzione atte a garantire la flotta necessaria per il servizio.

In virtù dello Scenario "a Regime" di Chiusura dell'Anello e dell'Accordo Quadro in corso per la fornitura di n. 10 Treni CAF, EAV sta avviando la progettazione per realizzazione di un ulteriore Deposito/Officina da Collocare lungo la linea Metropolitana EAV nel Comune di Giugliano. Tale impianto sarà destinato a tutte le attività di manutenzione da effettuare sull'intera flotta EAV in configurazione a regime (10 treni di nuova fornitura e attuale parco rotabili). A tal proposito l'ing. Brancaccio condivide con il tavolo i requisiti funzionali/operativi che il futuro impianto dovrà avere per garantire la corretta manutenzione della flotta (ALL.3).

Per le citate progettazioni, anche EAV sta preparando l'istanza di finanziamento nell'ambito delle risorse stanziati dalla Legge di bilancio 2019 (n. 145/2018) per il finanziamento della realizzazione dei due citati depositi.

3. Analisi dei Sistemi di Segnalamento linee Metropolitane negli Scenari Attuale e a regime

La configurazione finale delle due linee prevede un "anello chiuso", costituito da 23 stazioni e 21,3 km di Linea gestita da ANM e da 4 stazioni e 4,2 km circa di linea gestita da EAV, più "un'antenna" di 6 stazioni e 10 km di linea della Linea Metropolitana EAV, che si innesta nell'anello in corrispondenza di Piscinola Inferiore; il tutto viene raffigurato nello schematico allegato (ALL. 4).

3.1. Linea 1 ANM

Attualmente la Linea 1 risulta "suddivisa" in tre sub tratte dovute ai diversi anni di attivazione:

1. Piscinola Superiore – Dante (In esercizio)

Questa sezione di linea presenta 4 località dotate di scambi, ossia Piscinola superiore, Colli Aminei, Vanvitelli/Medaglie d'Oro, Dante in cui sono installati 4 Apparat Centrali ACCI mentre le altre località sono semplici fermate.

La sicurezza dei movimenti nelle stazioni viene gestita da apparati elettromeccanici (ACEI) mentre la gestione del distanziamento treni (interlocking con relativa codifica dinamica dei circuiti di binario) e dei rallentamenti è affidata ad un sistema vitale a calcolatori (con Posto vitale centrale denominato Interfaccia Topografica e Posti Periferici che controllano i moduli logici dei cdb ed i moduli di acquisizione input dalle logiche a relè). Il Posto Vitale Interfaccia Topografica è dislocato nel locale ATIS al PCO di Colli Aminei.

2. **Dante – Garibaldi** (In esercizio)

Su questa tratta è installato un Apparato Centrale a Calcolatore che assorbe sia la sicurezza dei movimenti nelle stazioni sia l'interlocking/codifica cdb per il distanziamento in sicurezza nella marcia treni. L'ACC al Posto Centrale governa sia la sicurezza (IXL) che il distanziamento treni, ed attraverso un Nucleo di Sicurezza a calcolatori di tipo NS2G, anch'esso situato nel locale ATIS di Colli Aminei. Sono, inoltre, installati posti periferici di prima generazione dislocati lungo linea.

3. **Garibaldi/CDN – Capodichino** (in fase di realizzazione)

La tratta, ad oggi in fase di progettazione costruttiva, prevede il prolungamento della tratta da Garibaldi/CDN fino a Capodichino, con posti periferici di prima generazione.

La relativa gestione è progettualmente demandata all'apparato NS2G esistente

Si sta valutando l'upgrade del posto centrale con la sostituzione del nucleo in sicurezza NS2G con un nucleo di ultima generazione WSP2G, che gestirà sia la Dante – Garibaldi in esercizio, che la Garibaldi/CDN – Capodichino in costruzione (attivando WSP2G prima sulla tratta in esercizio e poi prendendo in carico con mere riconfigurazioni successive, figlie delle attivazioni, anche l'estensione fino a Capodichino).

Tale WSP2G di Colli Aminei è in grado di gestire, oltre alla tratta Dante – Capodichino, l'intera Linea 1 Piscinola MN – Capodichino, a condizione di fare un upgrade della prima sub tratta Piscinola Sup. – Dante con Posti Periferici ACC di terza generazione (Enti 3G, particolarmente idonei per sostituire gli apparati elettromeccanici), lasciando sostanzialmente inalterati i piazzali (segnali, circuiti di binario, casse di manovra, ecc.) delle singole stazioni e fermate:

3.2. Linea Metropolitana EAV Aversa Centro-Piscinola Inferiore - Di Vittorio

Attualmente la Linea Metropolitana EAV risulta "suddivisa" in due sub tratte dovute anche in questo caso ai diversi anni di attivazione:

1. Aversa centro - Piscinola Inferiore (In esercizio)
2. Piscinola EAV – Di Vittorio (in fase di realizzazione)

La Linea Metropolitana di EAV è stata progettata ed attrezzata in modo da permettere la circolazione dei treni di Linea 1 ANM e quindi offre un segnalamento di terra del tutto equivalente a quello di MNL1.

Attualmente è in esercizio la tratta Aversa Centro – Piscinola inferiore con Posto Centrale a Giugliano. Il nucleo in sicurezza di Alifana è un TMR di prima generazione (simile a quello utilizzato in Linea 1 a Colli Aminei per il solo distanziamento) che pilota posti periferici anch'essi di prima generazione.

La sub tratta Piscinola EAV – Di Vittorio, attualmente in costruzione, prevede due interventi di prolungamento.

- Il primo intervento prevede la trasformazione dell'attuale stazione di Piscinola EAV da terminale a passante, con conseguente dismissione dell'attuale officina in coda alla stazione di Piscinola EAV, come già descritto al punto 2 del presente verbale. Tale dismissione si rende necessaria per poter configurare la stazione come "stazione passante" e la realizzazione della stazione di Milano terminale, comprese le rampe di collegamento tra le due linee ANM – EAV (il tutto contrattualizzato come Lotto A dell'Appalto Integrato tecnologico tra EAV e l'appaltatore).
- Il secondo intervento prevede la trasformazione della stazione di Milano da terminale a passante e la realizzazione delle stazioni di Regina Margherita, Secondigliano e Di Vittorio terminale (contrattualizzato come Lotto B dell'Appalto Integrato tecnologico tra EAV e l'appaltatore).

3.3. Scenari a regime

Definite le composizioni sopradette, delle due linee, lo sviluppo dei lotti A e B di EAV comporta i seguenti scenari funzionali/tecnologici:

ASB

PK

D

- l'inserimento del lotto A di EAV imporrà l'estensione da Piscinola Inferiore a Miano o Secondigliano con l'introduzione delle "rampe" di collegamento alla stazione Piscinola Superiore. Questa attività necessiterà di modificare l'attuale ACEI di Piscinola Superiore e realizzare un'interfaccia VIO - Ielè (VIO= Vital Input Output) per poter gestire il passaggio del treno tra il confine di ANM e EAV e viceversa

L'adeguamento dell'ACEI di Piscinola Superiore comporterà le modifiche:

- dell'apparato oggi in funzione (varrando Piano Schematico, tabelle delle condizioni, ecc.)
- dell'interfaccia topografica del TMR di Colli Aminei
- della diagnostica del QL di Piscinola ANM
- del Sinottico ATS.

Lo sviluppo di questi adeguamenti imporrà, su Piscinola Superiore:

- lavorazioni sugli apparati elettromeccanici oramai in esercizio da circa 30 anni (dal 1991)
- la "ripresa" di configurazioni SW sull'interfaccia topografica e relativi ambienti di configurazione, sviluppo e verifica anch'essi di 30 anni fa.

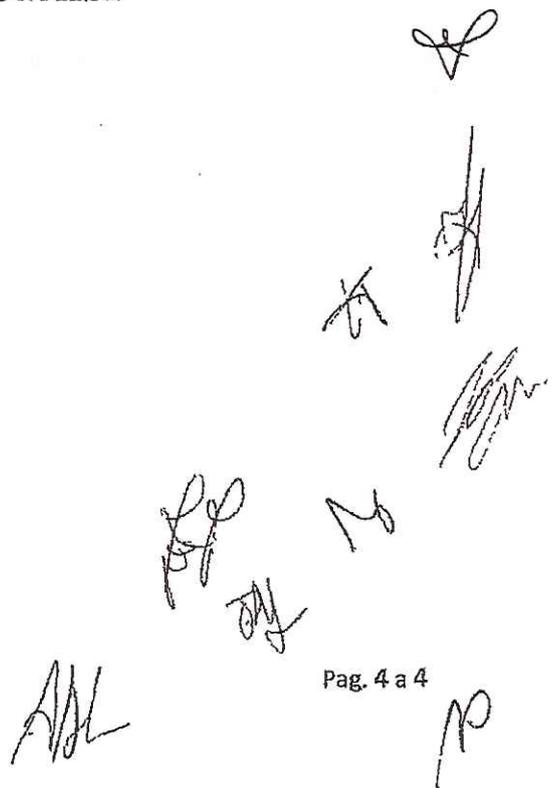
Anche se gli scenari di attivazione dovessero variare, per esempio con Secondigliano terminale invece di Miano, e successivamente Di Vittorio terminale e poi passante per la chiusura dell'anello di Linea 1, le considerazioni fatte sull'ACEI di Piscinola Superiore e sull'interfaccia Topografica al PCO di Colli Aminei rimangono invariate. Laddove i tempi di esecuzione delle varie opere e gli scenari di attivazione dovessero imporre tale implementazione, questa situazione deve essere comunque considerata come una soluzione tampone e transitoria, in attesa di tendere allo scenario finale che si descrive di seguito.

L'obiettivo della semplificazione e della uniformità tecnologica, fermo restando le coperture finanziarie e le procedure di affidamento da effettuare, dovrebbe dunque orientarsi verso un upgrade della prima subtratta Linea 1, Piscinola Superiore - Dante, rispetto alle tratte successive.

Con l'upgrade di tutti gli apparati ACEI della tratta sarà possibile gestire la chiusura dell'anello al posto centrale di Colli Aminei attraverso semplici riconfigurazioni dei posti centrali

Il transito di un treno dalla Linea Metropolitana EAV verso l'anello (e viceversa) sarà gestito attraverso lo scambio dati su protocollo PVS (Protocollo Vitale Standard) tra i due nuclei di sicurezza (di EAV e ANM L1) oramai upgradati a nucleo in sicurezza WSP2G.

Il presente verbale, letto, confermato e sottoscritto viene chiuso alle ore 11:30.





Handwritten notes and signatures on the right side of the page:

- A large handwritten signature in blue ink.
- Below it, the initials 'FF' in blue ink.
- To the right of 'FF', the letters 'AN' in blue ink.

Handwritten notes and signatures at the bottom right of the page:

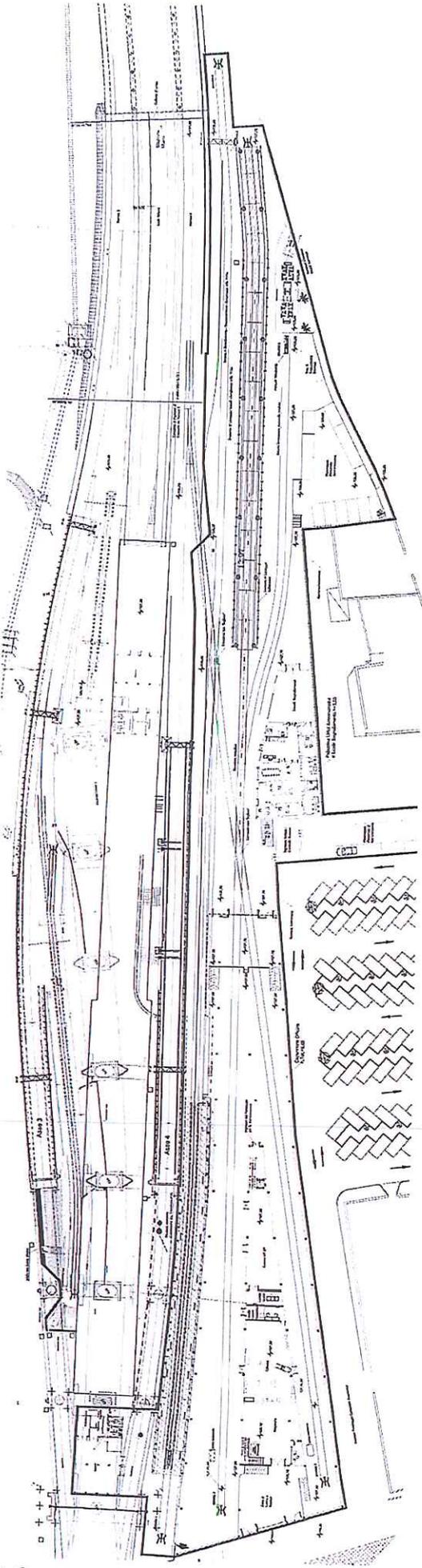
- A large handwritten signature in blue ink.
- Next to it, the initials 'FR' in blue ink.



AU.02

SIIP

✓



AAZ

Handwritten notes and signatures in blue ink:

- Large signature at the bottom left of the notes.
- Initials "AAZ" in the middle.
- Initials "LH" at the top right.
- A small arrow pointing to the right.

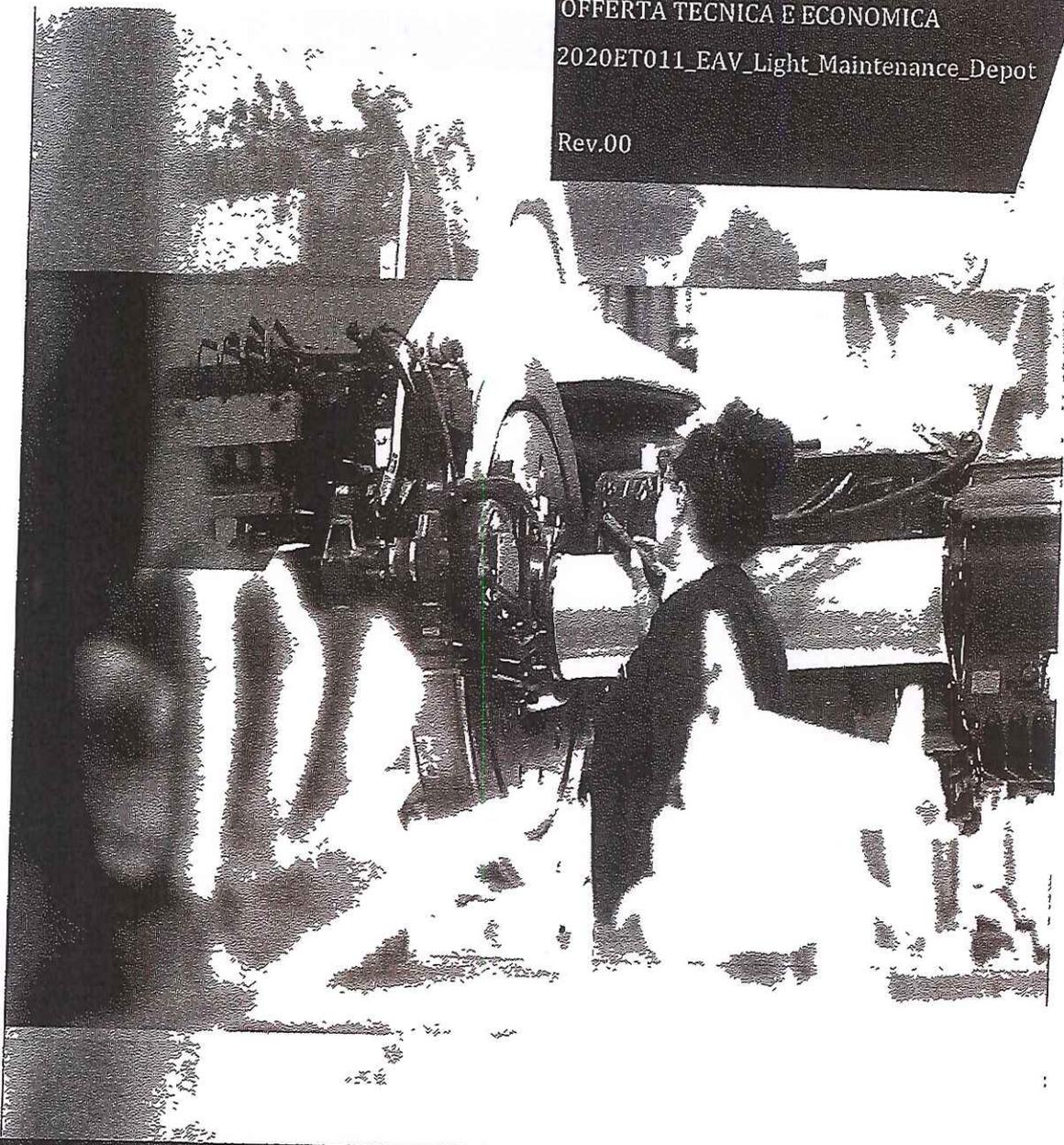


MU 73



W

ATTREZZATURE DI DEPOSITO
OFFERTA TECNICA E ECONOMICA
2020ET011_EAV_Light_Maintenance_Depot
Rev.00



Redatto da CAF ITALIA

pd

J.M. Iturriz, 26
20200 Beasain - Spain
Tel +34 943 98 01 00
Fax +34 943 98 01 00
caf@caf.net
www.caf.net

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



CONTROLLO DELLE EDIZIONI

| Edizione | Data | Descrizione | Autore |
|----------|------|-------------|---------------|
| 0 | | Originale | Héctor Magaña |

J.M. Hurroz, 26
20200 Gensain Spain
Tel +34 943 88 01 00
Fax. +34 943 88 01 00

caf@caf.net
www.caf.net



20

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUZIONE..... | 4 |
| 2. SCOPO DELL'OFFERTA..... | 5 |
| 2.1.1. Layout preliminare | 5 |
| 3. DESCRIZIONE TECNICA..... | 6 |
| 4. PIANO OPERATIVO DEL DEPOSITO..... | 7 |
| 4.1. Offerta per gli impianti del nuovo deposito..... | 7 |
| 4.1.1. Sistema di monitoraggio del profilo ruote..... | 8 |
| 4.1.2. Impianto automatico di lavaggio (Opzionale)..... | 9 |
| 4.1.3. Stazionamento | 9 |
| 4.1.3.1. Binario per la preparazione al servizio | 10 |
| 4.1.4. Manutenzione di primo livello | 10 |
| 4.1.4.1. Binari per le ispezioni | 11 |
| 4.1.4.1.1. Binario di ispezione con accesso al livello dell'imperiale | 11 |
| 4.1.4.2. Binari di manutenzione correttiva | 11 |
| 4.1.4.3. Tornio in fossa per le ruote (Opzionale)..... | 12 |
| 4.1.4.4. Officine..... | 12 |
| 4.1.4.5. Aree di stoccaggio | 12 |
| 4.1.4.6. Magazzino..... | 13 |
| 4.2. Capacità totale | 13 |
| 5. ELENCO DELLE ATTREZZATURE | 14 |
| ELENCO DELLE ATTREZZATURE | 14 |
| CONDIZIONI DEI PREZZI..... | 15 |
| CONDIZIONI DI CONSEGNA..... | 15 |
| TEMPI DI CONSEGNA..... | 15 |
| 6. TERMINI GENERALI DI VENDITA..... | 16 |

PV
AD

J.M. Herrero, 26
20200 Bensun - Spain
Tel. +34 943 88 01 00
Fax +34 943 88 01 00
caf@caf.net
www.caf.net

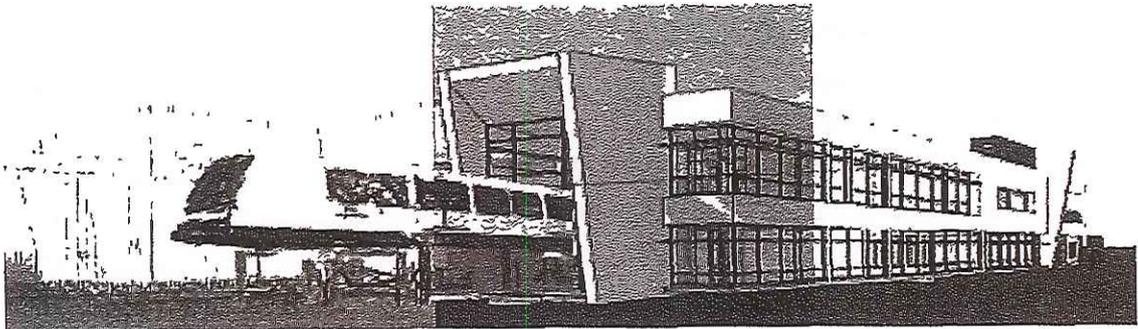


1. INTRODUZIONE

L'Area Componenti e Attrezzature di CAF Rail Services si occupa principalmente delle problematiche e delle necessità legate alla fornitura di materiali e attrezzature necessarie per la manutenzione dei veicoli e dell'infrastruttura ferroviaria, ottimizzando la disponibilità di materiale rotabile ed incrementando l'efficienza della manutenzione.

Le soluzioni fornite dall'Area Componenti e Attrezzature coprono una vasta gamma di bisogni tramite un ampio portfolio di soluzioni, dalle più semplici, come la fornitura di ricambi su richiesta o di attrezzature indipendenti d'officina, a quelle più complicate come i progetti "chiavi in mano" per officine complete, revisione carrelli, o soluzioni per la catena di fornitura di ricambi.

La professionalità dei prodotti e servizi offerti è garantita dall'integrazione nell'Area Componenti e Attrezzature di CAF Rail Services di vari specifici nuclei di conoscenza basati su un'ampia esperienza in tre aree fondamentali della manutenzione ferroviaria: la gestione ottimizzata dei ricambi, l'ingegneria dei processi e dei prodotti per la manutenzione preventiva dei carrelli e dei sistemi elettronici e il rinnovo e la manutenzione correttiva del materiale rotabile.



All'interno dell'Area Componenti e Attrezzature di CAF Rail Services, RL Components propone, da una parte, diverse soluzioni legate alla gestione dei ricambi per il materiale rotabile e, dall'altra, attrezzature d'officina specializzate nella manutenzione dei rotabili. Tutti questi prodotti e servizi si basano sulla conoscenza ed esperienza specifiche accumulate sia da CAF Rail Services che dai membri dell'Area E&C, un attore chiave nell'area dell'ingegneria e della manutenzione dei rotabili, oltre a selezionati partner strategici nel settore della manutenzione del materiale ferroviario.

J.M Iturriz, 26
20200 Beasain - Spain
Tel +34 943 88 01 00
Fax +34 943 88 01 00

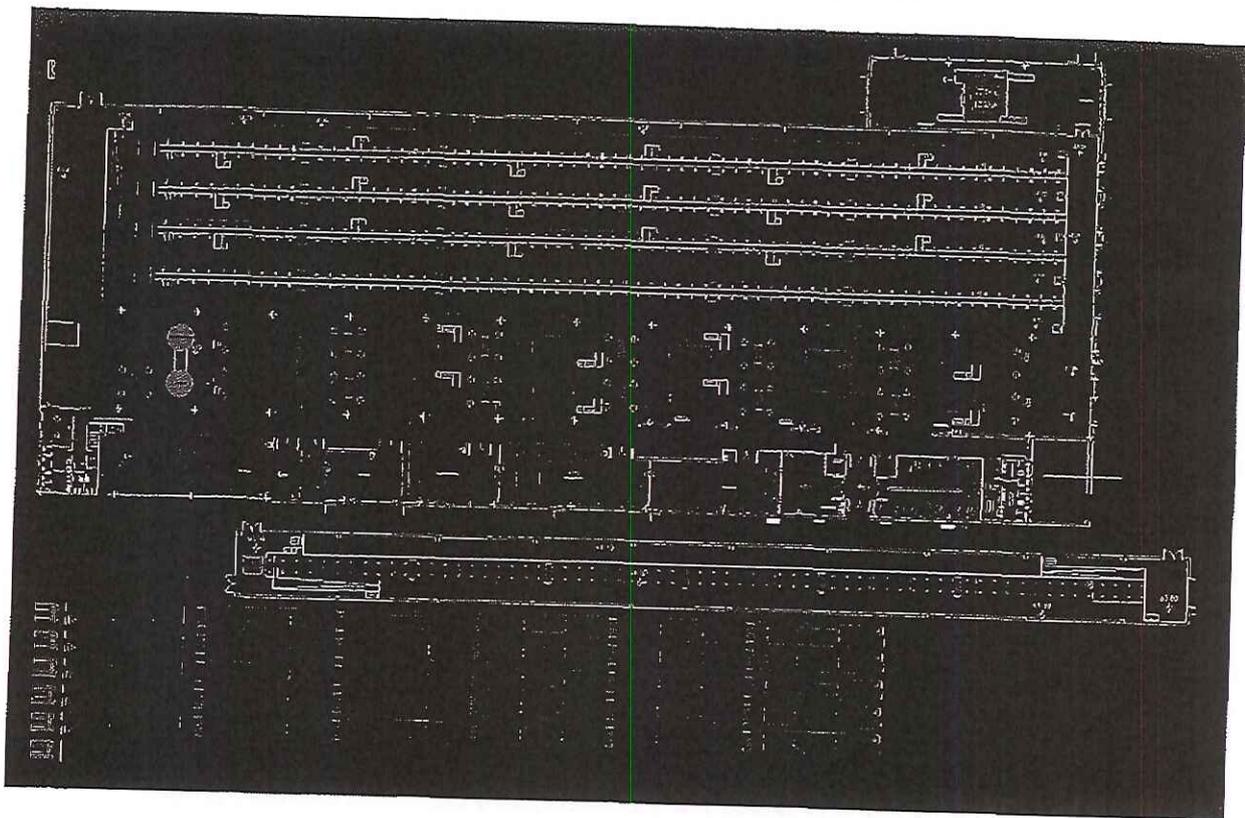
caf@caf.net
www.caf.net

2. SCOPO DELL'OFFERTA

2.1.1. Layout preliminare

Si ritiene importante indicare che la progettazione proposta corrisponde a una progettazione modulare generica che non tiene conto dei requisiti limitanti del sito. Ad ogni modo, la progettazione si può adattare al fine di soddisfare i requisiti (funzionali, operativi o geografici) proposti per una futura revisione della stessa.

Il layout proposto corrisponde alla fornitura preliminare dei moduli adeguati alla manutenzione indicata, considerando solo la disposizione degli stessi (senza considerare i requisiti per le opere di ingegneria civile, gli impianti elettrici e pneumatici o qualsiasi altro elemento da tener presente).

PV
D

J.M. Rurnoz, 26
20200 Beasain - Spain
tel +34 943 88 01 00
fax +34 943 88 01 00

caf@caf.net
www.caf.net

S

AR

B

JK
SM

LSP



3. DESCRIZIONE TECNICA

Nel presente documento viene descritta un piano operativo dell'offerta preliminare per il Deposito, in conformità con il Piano di Manutenzione della Metro di Napoli compresa, tra l'altro, la necessità di stazionamento dei treni e la necessità di manutenzione *in situ* incluse nel documento "Descrizione orientativa di impianto per manutenzione di primo livello". Il Piano descrive nei dettagli la strategia generale di manutenzione relativa all'impianto di manutenzione disponibile per gli interventi di manutenzione di ciclo corto.

Le funzionalità del futuro deposito della Metro di Napoli saranno le seguenti:

- Manutenzione quotidiana: lavaggio, preparazione al servizio, ispezione quotidiana, rabbocco sabbie, pulizia e riprofilatura.
- Ricevimento, stoccaggio e consegna attrezzi, ricambi, merci e materiali di consumo per le operazioni del deposito e dei treni.

Il flusso funzionali delle operazioni dei treni sarà il seguente:

1. Linea principale \leftrightarrow Impianto di lavaggio \leftrightarrow Stazionamento (preparazione per il servizio compresa se necessario) \leftrightarrow Manutenzione quotidiana.
2. Linea principale \leftrightarrow Impianto di lavaggio \leftrightarrow Manutenzione di primo livello (collegamento diretto se possibile).
3. Linea principale \leftrightarrow Impianto di lavaggio \leftrightarrow Manutenzione correttiva (collegamento diretto se possibile).
4. Linea principale \leftrightarrow Impianto di lavaggio \leftrightarrow Linea di riprofilatura

I principi scenari operativi dei treni saranno i seguenti:

- I treni si trovano nella zona di stazionamento e vanno direttamente alla linea principale.
- I treni di ritorno dal servizio passano dall'impianto automatico di lavaggio e poi vanno nella zona di stazionamento (sui binari di preparazione al servizio se necessario), linea di riprofilatura o manutenzione di primo livello e correttiva.
- Le attività di preparazione per il servizio implicano la movimentazione da e verso i binari di manutenzione / stazionamento.

PV

J.M Iturriz, 26
20200 Benson Spain
Tel. +34 943 88 01 00
Fax +34 943 88 01 00
caf@caf.net
www.caf.net



4. PIANO OPERATIVO DEL DEPOSITO

La progettazione fornita nella descrizione preliminare è stata analizzata in base ai parametri di manutenzione considerati nell'offerta. Il nuovo deposito è stato analizzato in base allo schema proposto e alle specifiche richieste. Sono state studiate le varie capacità per le operazioni di manutenzione nelle varie aree e la capacità di stazionamento.

Lo scopo di questo capitolo è di offrire una descrizione generale di come verranno svolti gli interventi di manutenzione nel deposito, descrivendo come vengono svolti gli interventi di manutenzione in ogni area del deposito. Nella tabella sottostante vengono riportate le attività che verranno svolte nel deposito.

| Pos. | Funzionalità da fornire | Nuovo Deposito |
|------|---|----------------|
| 1 | Controllo treni | SÌ |
| 2 | Stazionamento treni | SÌ |
| 3 | Preparazione dei treni per il servizio | SÌ |
| 4 | Pulizia interna treni | SÌ |
| 5 | Pulizia esterna treni | OPZ |
| 6 | Preparazione al servizio (riempimento tergicristalli e sabbia) | SÌ |
| 7 | Interventi di manutenzione di primo livello - ispezioni, riparazioni minori e sostituzione componenti | SÌ |
| 8 | Riprofilatura ruote | OPZ |
| 9 | Interventi di manutenzione di secondo livello - riparazione danni | NO |
| 10 | Interventi di manutenzione di secondo livello - revisioni (livello 4) | NO |
| 11 | Verniciatura esterno treni | NO |
| 12 | Consegna, prove e messa in servizio dei treni | NO |
| 13 | Attrezzature di soccorso treni | NO |
| 14 | Deposito ricambi | SÌ |

4.1. Offerta per gli impianti del nuovo deposito

Nell'offerta del nuovo deposito, verranno svolte soprattutto le seguenti attività:

- / Controllo treni
- / Stazionamento treni
- / Preparazione dei treni per il servizio
- / Pulizia interna treni
- / Pulizia esterna treni
- / Preparazione al servizio (riempimento liquido tergicristalli e sabbia delle



sabbie)

- / Interventi di manutenzione di primo livello - - ispezioni, riparazioni minori e sostituzione componenti
- / Riprofilatura ruote
- / Deposito ricambi

Nei capitoli successivi si cercherà di descrivere quali attività verranno svolte in ogni area del nuovo deposito.

4.1.1. Sistema di monitoraggio del profilo ruote

L'area del sistema di monitoraggio del profilo ruote verrà situata all'entrata del deposito per inserire i profili ruote e i diametri ruote in una piattaforma web-based del deposito (al fine di massimizzare la gestione dell'usura delle ruote).

La macchina sarà fissa e verrà installata all'esterno, in modo tale che tutti i treni passino dalla stessa ogni volta che arrivano o lasciano il deposito. Nel complesso questa attrezzatura includerà quanto segue:

- / A.U.R.A Wheel piattaforma cloud web-based aziendale per massimizzare la gestione dell'usura ruote.
- / Sistema di identificazione veicoli RFID per automatizzare l'identificazione dei treni che passano attraverso il sistema.
- / Sistema esterno di misurazione del diametro e del profilo delle ruote per automatizzare l'acquisizione dei dati di misurazione delle ruote, che offre una gran qualità come aspetto fondamentale per garantire che l'output ottenuto in A.U.R.A. Wheel e Lead Mind sia affidabile e per una miglior efficienza durante l'intervento di manutenzione.

Il flusso di informazioni seguito per ogni misurazione sarà il seguente:



AKL

[Handwritten signatures and initials]

4.1.2. Impianto automatico di lavaggio (Opzionale)

L'impianto automatico di lavaggio sarà situato all'entrata del deposito, successivamente al sistema di misurazione profilo ruote. L'impianto potrà pulire le testate, le fiancate e il sottocassa del veicolo. Avrà una capacità tale da pulire un numero sufficiente di treni ogni giorno (la stessa quantità che può accogliere la zona di stazionamento).

La macchina sarà fissa e il treno percorrerà l'impianto per il lavaggio. L'area dell'impianto automatico di lavaggio sarà situata subito dopo l'ingresso del deposito su un rettilineo. L'area di lavaggio sarà situata su una fondazione di calcestruzzo di 40.00 m di lunghezza per 8.00 m di larghezza su cui verrà installato tutto il sistema (archi acqua, spazzole, etc.).

L'area di lavaggio sarà dotata di un sistema di alimentazione della trazione e il treno entrerà ed uscirà dall'area di lavaggio tramite l'alimentazione della linea aerea di contatto. La capacità dell'impianto automatico di lavaggio permetterà di lavare l'intera flotta stazionata nel deposito una volta al giorno in operazioni continue.

L'impianto sarà progettato per lavare:

- / Le fiancate dei veicoli (bordi dell'imperiale compresi); e
- / La testata frontale e posteriore del veicolo.
- / Il sottocassa del veicolo

Il processo di lavaggio sarà il seguente:

- / Pre-bagnatura;
- / Bagnatura con detersivo;
- / Spazzolatura;
- / Risciacquo con acqua grezza;
- / Risciacquo con acqua addolcita e cera protettiva.

4.1.3. Stazionamento

La zona di stazionamento avrà 6 binari da 120 m ognuno. Permetterà di stazionarvi 6 convogli della metro (da 6 vetture ognuno). Si consideri inoltre che i binari per la manutenzione di primo livello o quelli della manutenzione correttiva si potrebbero utilizzare per lo stazionamento dei veicoli, aumentando così la capacità totale di stazionamento del deposito a 12 convogli della metro (da 6 vetture ognuno).

La zona di stazionamento avverrà attraverso un (1) binario terminale. Lungo il binario saranno situati i comandi di emergenza per lo scollegamento dell'alimentazione. Ogni binario di stazionamento sarà dotato alla sua estremità di un fermo ruote. Tutte le posizioni del veicolo saranno indicate con segnaletica (identificazione del binario e posizione).



4.1.3.1. Binario per la preparazione al servizio

Un'altra linea, accanto alla zona di stazionamento, verrà adibita ai lavori di rifornimento dei treni (riempimento sabbie e liquido dei tergicristalli, l'accesso per i macchinisti e il personale di pulizia sarà garantito da passaggi lungo il binario, lungo i quali saranno presenti rubinetti dell'acqua e prese multiple da 220V)

L'area sarà formata da:

- / Binari coperti per parcheggiare la flotta;
- / Strutture per il personale di pulizia vicino all'area di stazionamento.

Il capannone sarà collegato ai binari del deposito e potranno accedervi i furgoncini di servizio per la distribuzione dei prodotti per la pulizia.

4.1.4. Manutenzione di primo livello

Nel nuovo deposito verranno eseguiti gli interventi di manutenzione di primo livello e lo stesso sarà direttamente collegato alla linea principale.

La fornitura comprende l'attrezzatura meccanica e pneumatica, sistemi di sollevamento, attrezzature di controllo e attrezzature per i controlli interni al veicolo. La manutenzione di primo livello comprende le riparazioni 'on condition' del veicolo, il che significa poter cambiare rapidamente i componenti difettosi e offrire certezza sulle tempistiche di ritorno in servizio dell'unità.

Lo staff di manutenzione utilizzerà anche il sistema di monitoraggio di bordo e il feedback dello staff di condotta per effettuare le riparazioni correttive durante il tempo di fermo programmato per le verifiche di manutenzione di primo livello. Per fare ciò in modo efficace, il deposito sarà dotato di sei (04+02) binari per la manutenzione di primo livello.

Il layout proposto garantirà gli interventi di manutenzione di primo livello preventiva e quelli di manutenzione di primo livello correttiva (sostituzione pezzi con attrezzatura di sollevamento).

A tal fine l'officina sarà dotata di quanto segue:

- / 3 binari su fosse da visita di 120 m di lunghezza;
- / 1 binario su fossa da visita di ispezione di 120 m di lunghezza e piattaforme per accedere al livello dell'imperiale;
- / 2 binari senza massicciata per la manutenzione correttiva di 120 m di lunghezza;
- / Diverse officine;
- / Magazzino;
- / Zone di transito per i camion (flusso logistico);
- / Piazzali di stoccaggio ricambi;
- / Uffici amministrativi;
- / Sale ristoro per il personale di manutenzione;
- / Sale tecniche.



4.1.4.1. Binari per le ispezioni

I binari per le ispezioni saranno innalzati per permettere di accedere a tutte le parti dei veicoli dal livello N-1. I binari saranno dotati di linea aerea di contatto, che si potrà scollegare dall'alimentazione binario per binario.

Inoltre, per il personale di manutenzione, verranno fornite delle piattaforme mobili per accedere all'interno del veicolo dal livello zero. Ogni binario sarà dotato di una piattaforma di accesso per il macchinista situata davanti ad ogni cabina di condotta. Queste piattaforme verranno fissate al suolo. Si potrà accedere ad entrambi i lati della piattaforma tramite scale metalliche di minimo 1.00 metro di larghezza.

4.1.4.1.1. Binario di ispezione con accesso al livello dell'imperiale

In uno (01) di questi binari di ispezione, tramite piattaforme situate al livello N-1 si potrà accedere all'imperiale dei veicoli da entrambi i lati. Si valuta anche la possibilità di un paranco nella struttura autoportante per permettere al personale di manutenzione di sollevare carichi fino a 1 t.

Inoltre, il personale di manutenzione potrà accedere all'imperiale e all'interno del veicolo tramite piattaforme semplici situate al livello N-1.

4.1.4.2. Binari di manutenzione correttiva

I binari senza massicciata garantiranno la manutenzione correttiva, per i lavori programmati e non programmati:

- / Rimozione e riposizionamento dei sistemi ruote e carrelli;
- / Sostituzione dei componenti sottocassa;
- / Interventi o controlli nel sottocassa.

I binari saranno dotati di un sistema di alimentazione della trazione tramite una locomotiva da manovra. Questi binari saranno inoltre dotati di un set portatile (01) di ventiquattro (24) martinetti di sollevamento da 10 t di capacità. Le piattaforme con le scale danno accesso al livello dell'imperiale del veicolo, ma solo quando il veicolo non è sollevato.

I binari saranno dotati di due (02) carroponi, che coprono tutta la lunghezza del treno più la distanza necessaria per calare tutte le apparecchiature montate sull'imperiale del veicolo al livello del pavimento dell'officina, con una capacità minima di sollevamento di 12,000daN. La trave di scorrimento, le rotaie di spostamento e i conduttori down-shop non sono compresi nella portata dell'offerta.

La posizione di riposo del carroponi sarà situata nella seconda parte del binario dopo la zona di sollevamento, per permettere i lavori anche quando l'alimentazione della trazione è attiva.



Lungo i binari saranno disponibili delle prese elettriche e degli ugelli dell'aria compressa.

4.1.4.3. Tornio in fossa per le ruote (Opzionale)

Il deposito sarà dotato di 1 tornio in fossa per ruote, dove verrà fornita la funzionalità di riprofilatura in un apposito capannone e binario.

Il tornio sarà situato all'inizio di un binario lungo 120m, adiacente al capannone di manutenzione.

Il capannone sarà di tipo industriale con due (2) porte motorizzate di accesso treni, comandate manualmente, una (1) porta motorizzata per l'entrata dei carrelli elevatori e due (2) porte di sicurezza per i pedoni.

4.1.4.4. Officine

Il deposito avrà diverse officine.

- / Officina meccanica: nell'officina meccanica verranno effettuate piccole riparazioni meccaniche. Sarà dotata di banchi da lavoro, banchi di prova, attrezzi meccanici d'uso comune (pressa e trapano).
- / Officina elettrica ed elettronica: in questa officina elettrica ed elettronica verranno effettuate le prove elettriche e piccole riparazioni elettriche. Sarà dotata di banchi di lavoro, banchi di prova e utensili elettrici d'uso comune. L'officina sarà chiusa e dotata di illuminazione intensa.
- / Officina batterie: nell'officina batterie verranno effettuati la manutenzione e lo stoccaggio delle batterie. Sarà dotata di banchi da lavoro per caricare e scaricare le batterie, banchi da lavoro e scaffali di stoccaggio delle batterie. Sarà una sala chiusa e ventilata che rispetterà le leggi e norme applicabili.
- / Sala carica veicoli elettrici: nella sala per la carica dei veicoli elettrici verrà installato il caricatore elettrico per i veicoli elettrici (carrelli elevatori). La sala sarà aperta, di facile accesso e soddisferà le leggi e norme applicabili.

4.1.4.5. Aree di stoccaggio

Le aree di stoccaggio garantiranno un flusso efficiente di materiali e saranno unite ai binari di manutenzione tramite passaggi diretti.

Nel deposito saranno presenti le seguenti aree di stoccaggio:

- / Sala stoccaggio utensili condivisi: la sala stoccaggio utensili sarà aperta e permetterà di stoccarvi gli utensili più normali e le attrezzature di movimentazione vicino ai binari. In tale sala verranno immagazzinati anche i banchi di prova portatili e le apparecchiature di misurazione. Sarà situata vicino ai binari.
- / Area stoccaggio rifiuti: l'area di stoccaggio rifiuti verrà utilizzata per depositarvi temporaneamente i rifiuti. Non sarà chiusa e permetterà di

PV



W

smistare i rifiuti (compresi ma non solo: carta, ferro, gomma, etc.). La disposizione dell'edificio permetterà di accedere facilmente all'esterno (accesso alla strada) e all'officina

4.1.4.6. Magazzino

Nel magazzino verranno stoccati i ricambi per la manutenzione dei veicoli, i prodotti per la pulizia e i materiali di consumo, materiali infiammabili e pericolosi, e gli attrezzi. Nel magazzino verranno anche depositati i rifiuti delle pulizie prima dello smaltimento ed i rifiuti pericolosi.

Sarà presente un ufficio chiuso per la gestione dell'attività di magazzino e sarà dotato di scaffalature leggere e pesanti, attrezzature di movimentazione, ufficio per il personale del magazzino, etc.

Verrà adibita una zona con un bancone per consegnare ai lavoratori le attrezzature d'uso comune e sensibili, i materiali di consumo (come guanti o divise, etc.).

Le sale saranno dotate di alimentazione elettrica e pneumatica per ricaricare e testare gli attrezzi condivisi. Il magazzino sarà anche dotato di una zona chiusa per lo stoccaggio e distribuzione dei prodotti pericolosi e dell'olio. Il deposito comprenderà zone per l'entrata e uscita di pezzi in consegna dall'esterno e per le officine o i binari.

Il magazzino e le zone officina saranno dotati di un (01) carroponte, che percorrerà tutta la lunghezza dell'area, con una capacità minima di sollevamento di 5,000daN. La trave di scorrimento, rotaia di spostamento e i conduttori down-shop non sono compresi nella portata dell'offerta.

4.2. Capacità totale

Nella tabella sottostante si riporta la capacità manutentiva totale dell'offerta del nuovo impianto di deposito. Le immagini riportate si basano su una composizione di 110m (6 vetture)

| | Sistema di diagnostica automatica | Impianto di lavaggio | Stazionamento | Manutenzione di primo livello | Manutenzione correttiva | Tornio in fossa per ruote |
|---------|-----------------------------------|----------------------|---------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Offerta | 1 | 1 | 6 | 4 | 2 | 1 |

PV
D

J.M Iturro, 26
20700 Beasain - Spain
tel +34 943 88 01 00
fax +34 943 88 01 00
caf@caf.net
www.caf.net

ADZ

PSA



5. ELENCO DELLE ATTREZZATURE

ELENCO DELLE ATTREZZATURE

| Nome | Quantità |
|--|----------|
| SISTEMA DI MISURA PROFILO RUOTE | |
| Sistema di misura profilo ruote | 1 |
| ZONA BINARI DI STAZIONAMENTO | |
| PREPARAZIONE AL SERVIZIO | |
| Impianto riempimento sabbia (Silo 20 m ³ + Veicolo 0,5 m ³) | 1 |
| Sistema di riempimento del liquido del parabrezza | 1 |
| CAPANNONE MANUTENZIONE DI PRIMO LIVELLO | |
| BINARIO MANUTENZIONE PRIMO LIVELLO | |
| Piattaforme fisse per l'accesso del macchinista al veicolo | 4 |
| Piattaforme mobili per accedere all'interno del veicolo | 18 |
| Piattaforme mobili di accesso all'imperiale con paranco da 1,5 t | 2 |
| BINARIO DI MANUTENZIONE CORRETTIVA | |
| Carroponte da 12 t | 2 |
| Piattaforme mobili per accedere all'interno del veicolo | 6 |
| Piattaforme mobili di accesso all'imperiale | 6 |
| Piattaforma per smontare/installare finestrini/parabrezza | 1 |
| Attrezzi per smontare/installare finestrini/parabrezza | 1 |
| Martineti di sollevamento (1 set di 24+4 martinetti di sollevamento; 10 t ognuno) | 1 |
| Tavolo idraulico portatile smontaggio carrelli (8 t) | 1 |
| Macchina per il lavaggio manuale carrelli | 1 |
| Piattaforma girevole manuale per carrelli | 2 |
| MAGAZZINO | |
| Carroponte 5 t | 1 |
| Attrezzaggio magazzino | 1 |
| OFFICINA MECCANICA | |
| Attrezzaggio officina meccanica | 1 |
| OFFICINA ELETTRONICA | |
| Attrezzaggio officina elettronica | 1 |
| ATTREZZATURE AUSILIARI | |
| Attrezzatura ultrasonica per il rilevamento di difetti | 1 |
| Attrezzatura automatica riempimento batterie | 1 |
| Caricabatterie / Scaricabatterie | 1 |
| Carrello utensili | 4 |
| Attrezzatura ed utensili per le prove con particelle magnetiche | 1 |



SN

| | |
|--|---|
| Stazione di riciclaggio e carica refrigerante dell'HVAC | 2 |
| Pompa del grasso ad aria | 2 |
| Attrezzatura portatile di erogazione olio e refrigerante | 2 |
| Attrezzatura portatile di drenaggio olio e refrigerante | 2 |
| Serbatoio smaltimento olio usato | 1 |
| Supporti - (per sostenere i carrelli quando sono in manutenzione) | 4 |
| Attrezzatura per smontare e installare i cuscinetti | 1 |
| Utensili per smontare e installare le aste | 1 |
| Utensili speciali per l'assemblaggio e smontaggio degli ammortizzatori (damper) | 1 |
| Trave di sollevamento a forma di H per carrelli | 1 |
| ATTREZZI SPECIALI | |
| Attrezzature speciali aggiuntive | 1 |
| ATTREZZATURE GENERALI DEL DEPOSITO | |
| Carrello elevatore (5 t) | 1 |
| Impilatore versatile | 1 |
| Transpallet manuale | 3 |
| Veicolo da manovra | 1 |
| Aspirapolvere industriali | 3 |
| Carrello di soccorso | 1 |
| Attrezzatura di rimessa su binario | 1 |
| IMPIANTO AUTOMATICO LAVAGGIO TRENI | 1 |
| Impianto automatico lavaggio treni (Fiancate, testate frontale e posteriore, imperiale e sottocassa) | |
| TORNIO IN FOSSA PER RUOTE | 1 |
| Tornio in fossa per ruote | |
| Prezzo totale (EUR): 6.326.316,41 € | |

CONDIZIONI DEI PREZZI

Prezzi in Euro (EUR).

Prezzi TASSE e IVA escluse.

CONDIZIONI DI CONSEGNA

I prezzi del preventivo si riferiscono all'attrezzatura consegnata nel DAP di Napoli, Italia (INCOTERMS 2010).

TEMPI DI CONSEGNA

J.M. Iturriz, 26
20200 Benaun Spain
Tel +34 943 88 01 00
Fax +34 943 88 01 00
caf@caf.net
www.caf.net



Il tempo di consegna stimato è di diciotto (18) mesi dal giorno di ricevimento del primo pagamento (anticipo) a quando la macchina sarà pronta per il FAT (Factory Acceptance Test - Test di accettazione in fabbrica) negli impianti del fabbricante delle attrezzature.

Il tempo di consegna dipende anche dal fatto che entrambe le parti chiariscano e si mettano d'accordo in merito a qualsiasi questione tecnica o commerciale dalla data in cui viene firmato il contratto.

Se dovesse essere necessario inviare qualche accessorio a parte rispetto all'attrezzatura, la spedizione non influirà su quella della macchina, come indicato nell'Ordine/ Contratto.

6. TERMINI GENERALI DI VENDITA

FAT DELLA MACCHINA NELLA FABBRICA DEL FORNITORE

Le macchine verranno testate seguendo il protocollo standard per l'accettazione finale.

La nostra offerta non comprende il viaggio, l'alloggio e le spese per i pasti dei rappresentanti del cliente.

L'accettazione del sistema comprende da parte del cliente la disponibilità dei componenti da assemblare e smontare sul banco di prova nonché le valvole e le attrezzature per eseguire il FAT.

ASSEMBLAGGIO E MESSA IN SERVIZIO NEGLI IMPIANTI DEL CLIENTE

L'installazione e la formazione negli impianti del cliente verranno svolti dal/i nostro/i tecnici o da rappresentanti autorizzati, che si incaricheranno di effettuare tutte le interconnessioni necessarie dalla macchina agli armadi elettrici, etc

L'offerta proposta non comprende scaricare la macchina e trasportarla internamente dal magazzino al luogo di installazione.

Il cliente dovrà fornire tutte le apparecchiature mobili e gru, e le relative assicurazioni, necessarie per collocare / posizionare la macchina.

ACCETTAZIONE PROVVISORIA DELLA MACCHINA A DESTINAZIONE

La macchina verrà testata seguendo il protocollo standard per l'accettazione

ADZ

Handwritten signatures and initials: [Signature], [Signature], [Signature]



M provvisoria.

L'accettazione finale del sistema negli impianti del cliente comprende la disponibilità dei componenti da assemblare e smontare sul banco di prova nonché le valvole e le attrezzature per effettuare il SAT (Site Acceptance Test- Test di accettazione finale).

GARANZIA

RL Components si fa carico, secondo le condizioni specificate, della sostituzione dei componenti difettosi per errori di progettazione o / e errori nel processo di fabbricazione durante il periodo di garanzia:

- 24 mesi dalla data di accettazione finale nella fabbrica del Cliente.

I costi coperti dalla garanzia sono i seguenti:

- Manodopera e personale tecnico.
- Sostituzione componenti o pezzi difettosi.
- Spese di spedizione dei ricambi.

Ad ogni modo la validità del periodo di garanzia non supererà i 27 mesi da quando la macchina esce dagli impianti di RL Components.

RL Components non sarà mai responsabile delle perdite d'uso, produzione, perdite di utili, perdita di contratti o di altre perdite indirette o circostanziali.

La manutenzione preventiva indicata nell'offerta è inclusa durante il primo anno.

RICAMBI

La fornitura di ricambi per le macchine viene garantita per i primi 15 anni.

L'elenco dei ricambi verrà proposto in fase di progetto e si deciderà con il cliente quale e quanta quantità fornire.

ESCLUSIONI GENERALI

In generale, qualsiasi elemento e / o servizio non descritto nella portata della fornitura di questa offerta.

pv
M Di seguito vengono elencate alcune attrezzature e servizi che possono essere necessari per questa applicazione specifica e che devono essere forniti dal cliente:

1. Opere di ingegneria civile se necessarie, trasformatore e / o stabilizzatore di tensione.
 2. Impianto elettrico e pneumatico. Sono responsabilità del cliente gli
- PK*



armadi elettrici, condotte di pressione e i relativi collegamenti dalle attrezzature proposte agli elementi citati.

3. Illuminazione di emergenza.
4. Il noleggio di gru, attrezzature ausiliari e operatori specializzati richiesti per scaricare e mettere i moduli della macchina nella posizione finale.
5. Ricambi e materiali di consumo

OSSERVAZIONI GENERALI E VALIDITÀ

Le immagini e gli schemi presentati in questa offerta sono solo ed esclusivamente a titolo di riferimento e non hanno valore contrattuale.

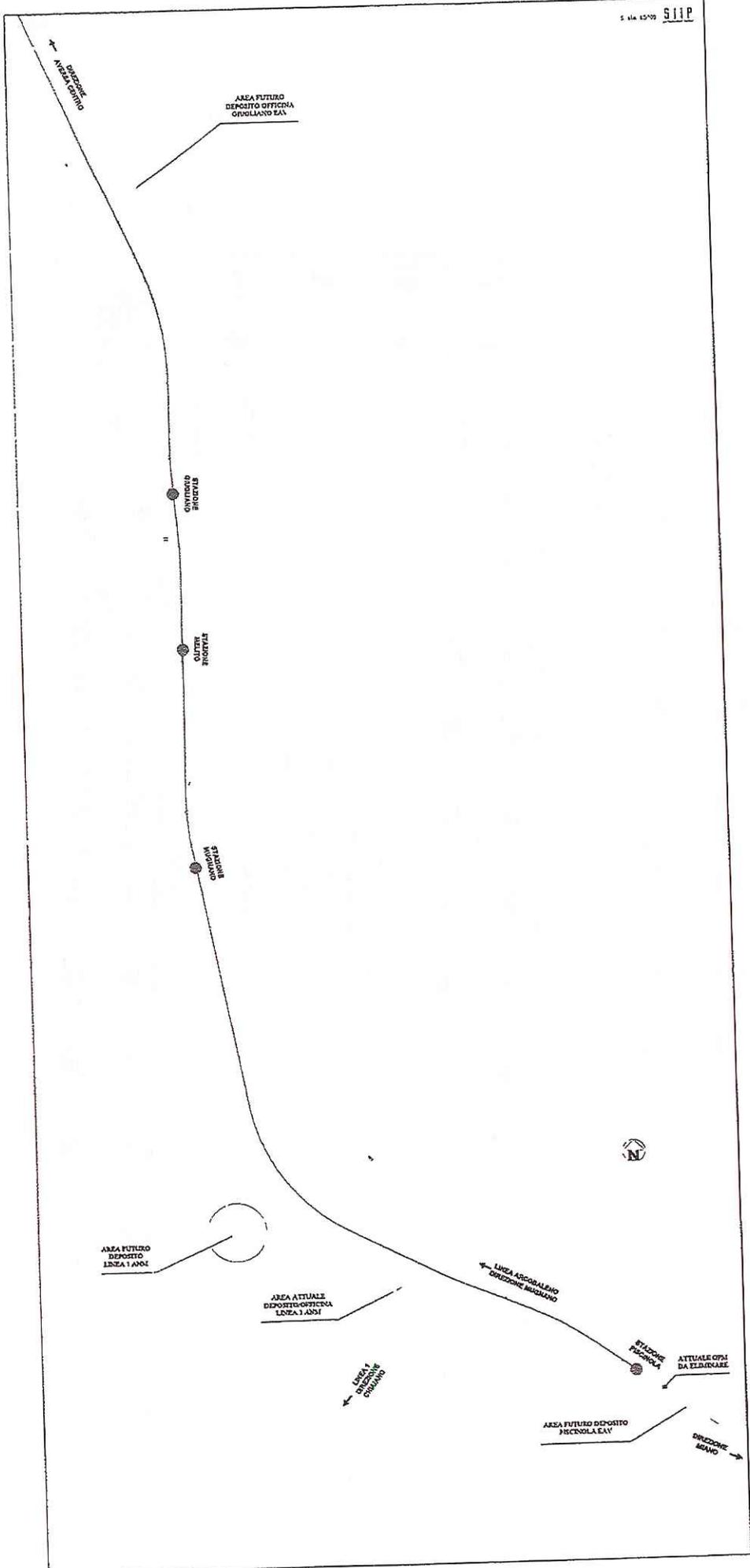
RI. Components si riserva il diritto di modificare queste specifiche senza preavviso, garantendo sempre la fornitura di materiali aventi la stessa qualità di quelli descritti e con capacità come minimo pari a quella di quelli qui citati.

Il cliente deve fornire il servizio di connessione internet necessario o via cavo o wi-fi nelle attrezzature in cui risulti necessario al fine di svolgere le operazioni di messa in servizio.

Questo preventivo è valido durante tutto il 2020.

J.M Iturriz, 26
20200 Bidasoa Spain
Tel +34 943 88 01 00
Fax +34 943 88 01 00

caf@caf.net
www.caf.net



AL R R

W

Handwritten signature

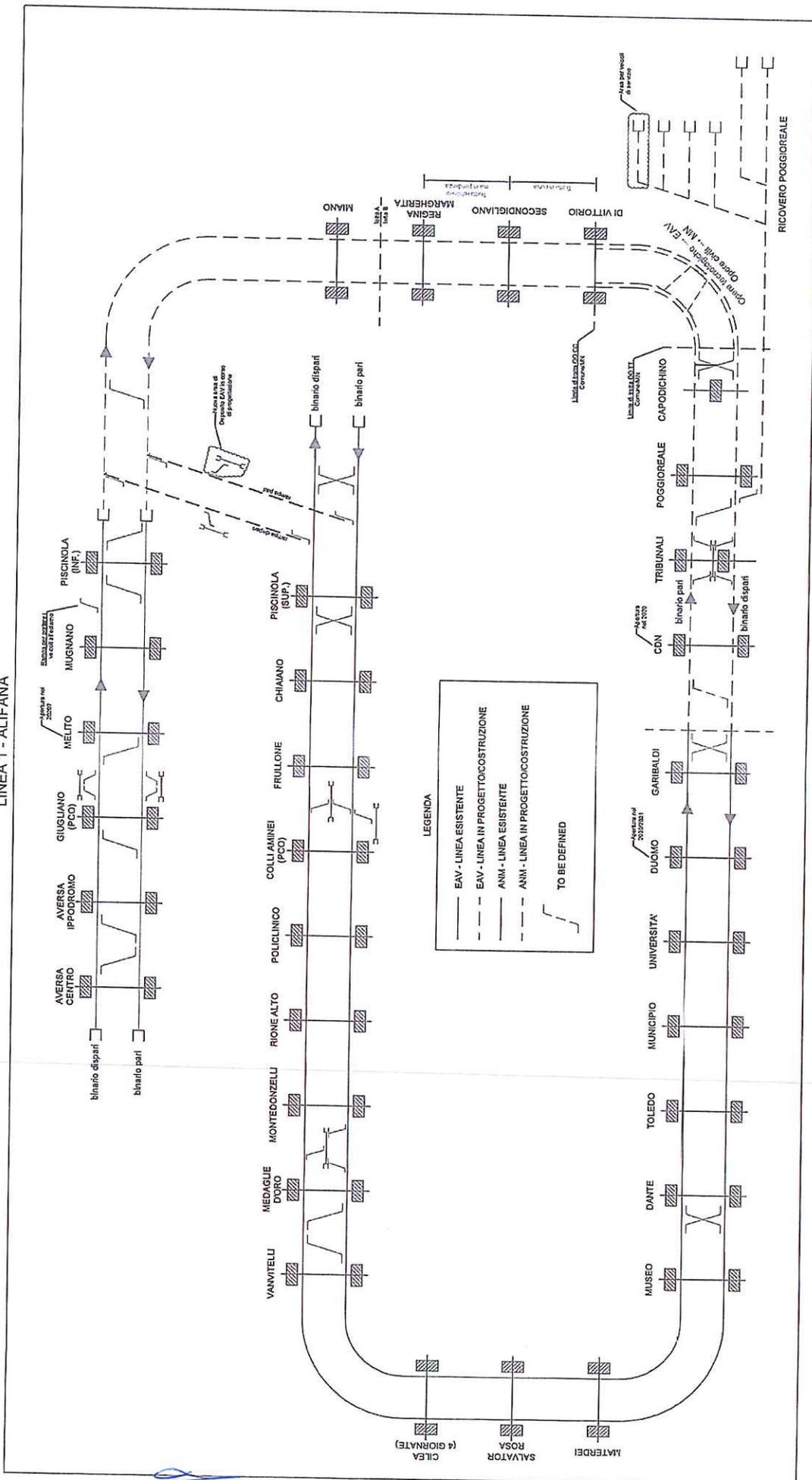
Handwritten initials

110

Handwritten scribble

Av 51

SCHEMATICO D'UNIONE
LINEA 1 - ALIFIANA



Handwritten signatures and initials in blue ink.

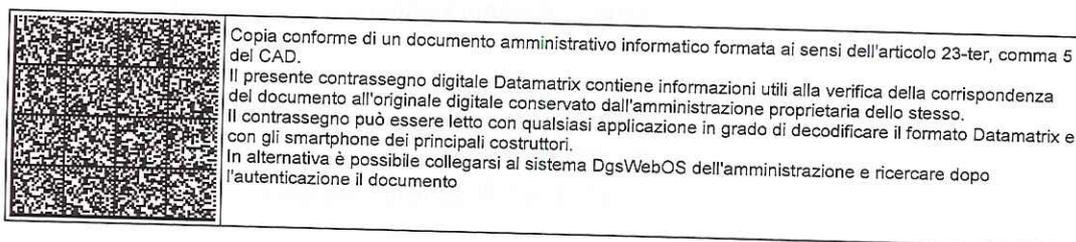


E.A.V. s.r.l.

L' art. 23 del Codice dell'Amministrazione Digitale (Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i.), riconosce alle copie analogiche di documenti informatici (es. la stampa di un certificato, un contratto, ecc.) la stessa efficacia probatoria dell'originale informatico da cui sono tratti se la loro conformità non viene espressamente disconosciuta (in giudizio). Diverso è il caso in cui la conformità all'originare informatico, in tutte le sue componenti, sia attestata da un pubblico ufficiale autorizzato. In questo caso, infatti, per negare alla copia analogica di documento informatico la stessa efficacia probatoria del documento sorgente si rende necessaria la querela di falso.

Questo regime, di carattere generale, incontra alcune deroghe rispetto alle copie analogiche di documenti amministrativi informatici.

L'art. 23-ter del CAD prevede che sulle copie analogiche di documenti amministrativi informatici possa essere apposto un contrassegno a stampa (detto anche timbro digitale o glifo) che consente di accertare la corrispondenza tra le copie analogiche stesse e l'originale informatico (in esso deve essere codificato, infatti, il documento informatico o le informazioni necessarie a verificarne la corrispondenza all'originale in formato digitale). La verifica avviene grazie ad appositi software che leggono le informazioni contenute nel timbro digitale. I software necessari per l'attività di verifica devono essere gratuiti e messi liberamente a disposizione da parte delle amministrazioni.



Impronta del documento digitale originale: 880723e9d15bd04f8889383d2da6a7e5

Identificativo del documento digitale originale: 623203

Protocollo: EAV-0018766-2020 30-07-2020 11:08:21



E.A.V. s.r.l.

30-07-2020 11:08:21

PRES -

EAV/0018766/2020

Regione Campania

Presidente IV Comm. Regionale Trasporti

On. Luca Cascone

4com.perm.str@consiglio.regione.campania.legalmail.it

Direttore Generale per la Mobilità

Giunta Regionale della Campania

Avv. Giuseppe Carannante

dg.500800@pec.regione.campania.it

Dirigente di Staff

Dr. Francesco Guida

francesco.guida@regione.campania.it

ACaMIR

Direttore Generale

Dr. Giuseppe Grimaldi

direttore.generale@acam-campania.it

Comune di Napoli

Vicesindaco e Assessore con delega al TPL

Dr. Enrico Panini

vicesindaco@comune.napoli.it

p.c. Comune di Napoli

Area Infrastrutture

Dirigente Area Infrastrutture

Ing. Serena Riccio

metropolitana@pec.comune.napoli.it

ANM SpA

Direttore di Esercizio Linea 1

Ing. Vincenzo Orazio

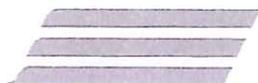
anmspa@pec.anm.it

Metropolitana di Napoli SpA

Ing. Marco Piccoli

metropolitanadinapoli@pec.sinapsis-srl.it

**OGGETTO: Linea metropolitana Piscinola/Aversa Centro- Chiusura dell'anello metropolitano.
Trasmissione verbale del 23/06/2020.**



Ente Autonomo Volturno srl
socio unico Regione Campania
Corso Garibaldi, 387 - 80142 Napoli, Italia
T. +39 081 772.2111 www.eavsrl.it

P. IVA e C.F. 00292210630
Capitale sociale € 50.000.000,00
CCIAA Napoli n. 4980
Pec.enteautonomavolturno@legalmail.it



UNI EN ISO 9001:2015
Ferrovie, Funiclia ed Autolinee



ISO 14001:2015
Ferrovie e Funiclia



Con nota prot. 15217 che per comodità di rintraccio si acclude (V. All. 01), si è trasmesso verbale della riunione tenutasi il 10/06 u.s..

Con la presente, si trasmette copia del verbale del 23/06 u.s. per opportuna conoscenza ed il seguito di competenza (V. All. 02), approvato nel corso delle riunioni del 30/06- 29/07 u.s..

Nelle sedute citate sono stati approfonditi i seguenti argomenti:

- 1) Programma di esercizio a regime, e conseguente fabbisogno di treni;
- 2) le scelte infrastrutturali con particolare riferimento agli apparati tecnologici;
- 3) l'allocazione dei depositi/officina.

Nei tempi tecnici necessari, sarà redatto il relativo verbale conclusivo delle attività che sarà Ns. cura trasmetterVi.

Cordiali saluti.

Il Presidente del C.d.A.
Dr. Umberto De Gregorio



E.A.V. s.r.l.

24-06-2020 12:40:22

PRES-

EAV/0015217/2020

Regione Campania

Presidente IV Comm. Regionale Trasporti

On. Luca Cascone

4com.perm.str@consiglio.regione.campania.legalmail.it

Direttore Generale per la Mobilità

Giunta Regionale della Campania

Avv. Giuseppe Carannante

dg.500800@pec.regione.campania.it

Dirigente di Staff

Dr. Francesco Guida

francesco.guida@regione.campania.it

ACaMIR

Direttore Generale

Dr. Giuseppe Grimaldi

direttore.generale@acam-campania.it

p.c. Comune di Napoli

Area Infrastrutture

Dirigente Area Infrastrutture

Ing. Serena Riccio

metropolitana@pec.comune.napoli.it

ANM SpA

Direttore di Esercizio Linea 1

Ing. Vincenzo Orazio

anmspa@pec.anm.it

Metropolitana di Napoli SpA

Ing. Marco Piccolo

metropolitanadinapoli@pec.sinapsis-srl.it

OGGETTO: Linea metropolitana Piscinola/Aversa Centro- Chiusura dell'anello metropolitano.

In relazione all'oggetto, ed a quanto riportato al punto 3 del verbale di riunione tenutosi presso il MIT il 15/10/2019, si rappresenta che in data 10/06/2020 e in data 23/06/2020 si sono riuniti presso la scrivente rappresentanti del Comune di Napoli, di ANM e di Metropolitana di Napoli per valutare in via preliminare l'attuale configurazione delle opere infrastrutturali ed i possibili scenari di programma di esercizio condiviso.

Considerato che sono stati condivisi nel corso della riunione

1. del 10/06 u.s., Programma di esercizio a regime, e conseguente fabbisogno di treni;
2. del 23/06 u.s., le scelte infrastrutturali con particolare riferimento agli apparati tecnologici;

si rappresenta che nella prossima riunione il gruppo di lavoro affronterà la tematica della configurazione e localizzazione dei depositi del materiale rotabile.

Nel trasmetterVi copia del verbale del 10/06 u.s. per opportuna conoscenza ed il seguito di competenza (V. All. 01), approvato nel corso della riunione del 23/06 u.s., si comunica che il gruppo di lavoro si è riconvocato per il 30/06 p.v., alle ore 15 presso la direzione aziendale. A tal proposito, si prega di comunicare la Vs. eventuale disponibilità alla partecipazione.

Cordiali saluti.



Il Presidente del C.d.A.
Dr. Umberto De Gregorio

VERBALE INCONTRO DEL 10/06/2020

In data 10 Giugno 2020, alle ore 10:40, in Napoli, Corso Garibaldi 387, presso la sede sociale di EAV S.r.l., a seguito di convocazione del 03/06/2020 si sono riuniti per:

- EAV - ingg. P. Sposito, G. Gattuso, F. Fusco, L. Brancaccio, A. De Lisi, T. Esposito; l'ing. Borrello non ha potuto presenziare per improrogabili impegni;
- Comune di Napoli - l'ing. S. Riccio;
- ANM - il Direttore di Esercizio Linea 1 - ing. V. Orazio, in videoconferenza;
- Metropolitana di Napoli Spa - Ing. M. Piccoli.

Con il consenso dei presenti, viene chiamata a svolgere le funzioni di segretario della riunione l'avv. Paola De Liso.

Si passa alla trattazione dei seguenti punti all'ordine del giorno:

- 1) attuale configurazione delle opere infrastrutturali in corso di esecuzione sia da parte del Comune di Napoli/ANM che da parte di Regione Campania/EAV;
- 2) possibili scenari di programma di esercizio condiviso.

In premessa, l'ing. Sposito ripercorre le motivazioni per le quali, nel corso della riunione tenutasi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, si è ravvisata la necessità che la Regione Campania, il Comune di Napoli e le aziende esercenti riprendano, aggiornandolo, il tavolo tecnico a suo tempo istituito, con tutti gli interessati per approfondire le problematiche che potrebbero emergere a seguito della chiusura dell'anello metropolitano, valutando non solo la compatibilità di tutti gli aspetti tecnici, ma anche quelli riguardanti l'esercizio e le abilitazioni del personale.

In particolare, i presenti convengono sulle seguenti circostanze:

- nel quadro del trasporto pubblico dell'area metropolitana di Napoli e, in particolare, nell'ambito del vasto ed articolato sistema di trasporto su ferro, rivestono ruoli fondamentali, già nella attuale configurazione, ma in misura ancora maggiore in quella futura, le seguenti linee metropolitane:
 1. linea 1, da Piscinola superiore a Garibaldi, attualmente gestita dalla società comunale ANM S.p.A., con una estensione circa 18 km;
 2. linea Piscinola - Giugliano - Aversa, gestita dalla società regionale EAV Srl, con una estensione di circa 10 km;
- EAV sta realizzando le opere delle nuove tratte Piscinola inferiore /Di Vittorio/Capodichino, mentre il Comune di Napoli sta realizzando, attraverso la società Metropolitana di Napoli, le opere della tratta Garibaldi/Capodichino. Ciò consentirà di costituire, al completamento, una rete ferroviaria unica ed



interconnessa, con medesime caratteristiche di sagoma di galleria e di stazione e configurazione impiantistica, che consentirà ai treni EAV provenienti da Aversa di immettersi nell'anello metropolitano circolando contemporaneamente con quelli di ANM;

- i suddetti lavori costituiscono un'importante tappa degli interventi tesi al raggiungimento della configurazione finale, ovvero la realizzazione di un anello ferroviario con diramazione ad antenna verso Aversa per i treni provenienti da Garibaldi/Capodichino, con la possibilità dell'ulteriore prolungamento del tratto antenna da Aversa a S. Maria Capua Vetere.
- per quanto attiene alla gestione dell'infrastruttura, attualmente, le due linee non hanno ancora alcuna interconnessione fisica e fanno riferimento a due distinti Soggetti (che sono anche Esercenti del servizio espletato sulle rispettive linee). La connessione fisica tra i due sistemi, e quindi la possibilità/necessità che i rotabili di un Esercente prolunghino la corsa sull'infrastruttura gestita dall'altro, comporterà la necessità (comunque) di armonizzare i regolamenti di esercizio (sia per l'infrastruttura che per i rotabili), stabilendo una "sezione porta" che delimiti:

- il controllo/comando degli enti del segnalamento
- Il controllo dei sistemi di telefonia terra-treno registrati che determinano le prescrizioni ai treni ed ai rotabili ausiliari (in fase di sospensione dell'esercizio);
- Il controllo delle disalimentazioni e messe in sicurezza delle linee aeree di alimentazione
- Il controllo delle strategie di ventilazione per l'evacuazione in emergenza di passeggeri

Sarà necessaria una estensione di abilitazione del personale di condotta treni e di condotta carrelli con ambedue le direzioni di esercizio e per entrambe le linee (per quanto fisicamente interconnesse). Ciò costituirà la premessa per la definizione di una opportuna e più stretta articolazione della gestione del servizio.

- relativamente al fabbisogno di materiale rotabile, l'ing. Riccio ricorda che il Comune di Napoli ha stipulato, in esito a procedura ad evidenza pubblica, accordo quadro con la società CAF per la fornitura di nuovo materiale rotabile per la Linea 1, pari a 20 treni già finanziati (oltre eventuali 2 da finanziare). L'ing. Sposito rappresenta che anche EAV ha stipulato, in esito a gara pubblica, accordo quadro per la fornitura di 10 nuovi treni (con l'opzione di ulteriori 2 treni) di tipologia identica a quella in uso per Linea 1.
- la circostanza per la quale entrambe le commesse siano state aggiudicate allo stesso fornitore (CAF) consentirà di avere una flotta con caratteristiche costruttive uniformi da poter gestire a regime;
- per quanto riguarda gli impianti di segnalamento ferroviario e automazione, l'ing. Sposito rappresenta che la società Hitachi, appaltatore per EAV ed affidataria per MN, ha nominato un unico referente per il Sud Italia, ing. Manuel Giros, il che consentirà, relativamente ad installazione, manutenzione, upgrade ecc., di poter avere una interlocuzione unica ed armonizzata anche in relazione a tali attività.



Atteso l'iter di consegna dei nuovi treni per entrambe le commesse, tenendo conto che quella del Comune di Napoli è in uno stato più avanzato, rimandando l'approfondimento di dettaglio anche per i Depositi Officine e per i mezzi ausiliari di diagnostica e manutenzione delle infrastrutture a riunione successiva, vengono trattati i punti all'ordine del giorno, in relazione ai quali i presenti convengono che, nello scenario di esercizio a regime, in considerazione anche dell'assetto infrastrutturale realizzato e realizzando, si ipotizza che:

1. PERCORSO TRENI PROVENIENTI DA AVERSA (extraurbani)

I treni extraurbani si innesteranno, senza soluzione di continuità, sull'intero anello, ribattendo a Piscinola superiore, ovvero percorrendo un "9", come previsto in un precedente studio di fattibilità redatto da una commissione tecnica all'uopo nominata (cfr. scenario C-ter, di cui si riporta in allegato lo stralcio (V. All.01). Ciò consentirà di potenziare l'offerta sull'anello urbano della città di Napoli, su cui vi saranno treni che effettueranno un servizio circolare puro.

3

2. PERIODICITA' ORARI DI PUNTA

Per quanto riguarda la relativa frequenza, sull'anello metropolitano, si offrirà un servizio a 4 minuti mentre sul tratto antenna da Piscinola inferiore ad Aversa si manterrà un cadenzamento a 16 minuti con treni tutti a sei casse, capienza 1250 persone. Per garantire tale frequenza oraria, i presenti, sulla base dei tempi commerciali di percorrenza (velocità circa 32 km/h commerciale), verificano che occorre disponibilità operativa del materiale rotabile per sostenere, a regime, la succitata cadenza pari a 36 treni a sei casse (ovvero 24 per ANM e 12 per EAV).

3. ORARIO DI ESERCIZIO

A regime, il servizio verrà articolato secondo le seguenti modalità:

| PROGRAMMA DI ESERCIZIO A REGIME | | tratta extraurb. | tratta urbana anello |
|---------------------------------|--|-----------------------|----------------------|
| 1) | FREQUENZA (min) | 16' | 4' |
| 2) | LUNEDI-VENERDI orario di esercizio orario di punta | 6-23 7-19 | |
| 3) | FESTIVI E PREFESTIVI orario di esercizio orario di punta | 7-24 10-13 e 16-20 | |
| 4) | FABBISOGNO TRENI | 12 | 24 |

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

4. DEPOSITI/OFFICINE

I presenti convengono circa la necessità di avere a disposizione un'ideale officina di grande riparazione atta a garantire la manutenzione ordinaria/straordinaria dell'intera nuova flotta. A tal proposito

- A) Il Comune di Napoli ha aggiudicato la progettazione definitiva dell'ampliamento del deposito officina di Piscinola e la progettazione esecutiva di un primo stralcio, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dal Patto per Napoli e dalla BEI, per un totale di 10.000.000,00 €. Inoltre formulerà istanza presso il MIT per avvalersi dei fondi previsti dalla L. 145/2018 per completare l'ampliamento del deposito di Piscinola;
- B) In vista delle prossime consegne dei treni acquistati da CAF, EAV comunica che, in fase transitoria, si rende necessario provvedere alla realizzazione di una officina al fine di garantire la manutenzione dei nuovi treni di propria competenza. A tal fine, EAV rappresenta che, sempre con fondi previsti dalla L. 145/2018, verrà finanziata una piccola officina in prossimità al nodo di Piscinola di ANM, con ingresso dalla rampa pari di risalita dei treni da Miano a Piscinola superiore;
- C) EAV sta valutando, in ogni caso, il posizionamento e la realizzazione di una nuova officina (con funzione anche di deposito) che dovrà essere il più possibile vicino ad AVERSA per flessibilità nell'alimentare il servizio al mattino e in caso di guasti accidentali durante il nastro commerciale. Per tale ipotesi, ovviamente, dovranno poi essere reperite le necessarie risorse economiche;
- D) A regime, ovvero nell'ottica dell'esercizio promiscuo, i presenti convengono sulla necessità di mettere a fattore comune le esigenze, in termini manutentivi, di entrambe le società, ipotizzando un unico polo di manutenzione dei nuovi treni e un unico parco di mezzi speciali di manutenzione, necessarie per la fornitura di appositi mezzi d'opera (ad esempio, pulizia galleria, rilievo binario e galleria, treno molatore etc.); questi ultimi potrebbero, a regime, essere ricoverati nella piccola officina EAV prevista in prossimità a quella ANM a Piscinola;
- E) Anche i citati mezzi speciali di manutenzione potrebbero essere finanziati nell'ambito dei fondi ex L. 145/2018;

I presenti convengono di fissare la prossima riunione al 23/06 p.v. ore 10,30 c/o la sede direzionale di EAV. In tale occasione, EAV ed ANM illustreranno i rispettivi programmi di esercizio, in fase transitoria e a regime, in linea con quanto deciso ed esplicitato ai punti precedenti.

Nella riunione del 23 p.v. verranno approfonditi i seguenti punti all'o.d.g.:

1. **Gestione linee con sale operative.** Occorre approfondire la fattibilità, a regime, della gestione dell'intero anello da parte di due, distinte sale operative, al fine di prevenire l'insorgenza di problematiche di carattere gestionali/di sicurezza derivanti dall'uso promiscuo dell'intera tratta sia in termini impiantistici che organizzativi.



2. Impatto della modifica del pian schematico (armamento e segnali) della stazione di Piscinola superiore (gestita da ANM), già in esercizio commerciale continuativo, per l'innesto delle rampe e la gestione degli itinerari e manovre dei treni che devono percorrere l'anello.
3. Tempistica di completamento dell'anello metropolitano ed immissione in servizio dei nuovi rotabili.
- Al fine di rendere operativo, a regime, il programma di esercizio promiscuo, si rende necessario chiarire i tempi di completamento dei lavori per la chiusura dell'anello metropolitano, anche tenuto conto dei diversi stadi di avanzamento delle attività di :
- o competenza EAV
 - tratta Piscinola-Di Vittorio
 - opere tecnologiche Di Vittorio- Capodichino
 - o competenza Comune di Napoli/MN
 - opere civili per la tratta Di Vittorio – Capodichino
 - tratta Garibaldi-Capodichino

5

Infine, occorre approfondire la tempistica necessaria per la messa in servizio e la relativa disponibilità del materiale rotabile commissionato da EAV e Comune di Napoli.

Il presente verbale verrà inviato, a cura di EAV, per opportuna conoscenza ed il seguito di competenza, oltre ai presenti, alla Regione Campania – Ing. Cascone, Avv. Carannante e Dr. Guida della Regione Campania e Dott. Grimaldi di ACAMIR.

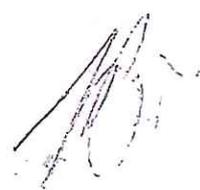
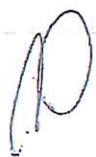
La riunione è chiusa alle ore 12.20.

Del che è verbale composto di 5 pagine oltre allegati, letto, confermato e sottoscritto.

Napoli, 10 giugno 2020.

Allegati:

- *scheda scenario C-ter*
- *layout anello metropolitano*



VERBALE INCONTRO DEL 23/06/2020

In data 23 Giugno 2020, alle ore 15.00, in Napoli, Corso Garibaldi 387, presso la sede sociale di EAV S.r.l., a seguito di convocazione, si sono riuniti per:

- EAV - ingg. P. Sposito, F. Borrello, F. Fusco, L. Brancaccio, A. De Lijsi, T. Esposito; l'ing. G. Gattuso non ha potuto presenziare per improrogabili impegni;
- Comune di Napoli - l'ing. S. Riccio;
- ANM - il Direttore di Esercizio Linea 1 - ing. V. Orazio;
- Metropolitana di Napoli Spa - Ing. M. Piccoli.

1

Con il consenso dei presenti, viene chiamata a svolgere le funzioni di segretario della riunione l'avv. Paola De Liso di EAV.

Si passa alla trattazione dei seguenti punti all'ordine del giorno:

1. Approvazione verbale riunione del 10/06/2020.

Viene data lettura del verbale della riunione tenutasi il 10/06/2020, contestualmente sottoscritto per condivisione dei contenuti, unitamente agli allegati.

2. Gestione delle sale operative delle linee metropolitane.

Nella situazione attuale esistono due Sale Operative che gestiscono sia il traffico che gli impianti in automazione; trattasi della Sala Operativa di Colli Aminei che supervisiona e comanda la tratta di linea 1 tra Piscinola superiore e Garibaldi, e di quella di Giugliano che supervisiona e comanda la tratta Aversa-Piscinola inferiore.

L'ing. Borrello precisa che, nell'ambito degli interventi di potenziamento infrastrutturali della tratta Piscinola inferiore-Capodichino di competenza EAV, è previsto che dalla Sala Operativa di Giugliano siano gestiti il traffico e gli impianti anche della costruenda tratta Piscinola inferiore - Di Vittorio.

In particolare, si sta predisponendo la modifica del progetto con la previsione di una comunicazione semplice tra le stazioni di Regina Margherita e Secondigliano. Tale modifica consentirà ai treni provenienti da Aversa di invertire la direzione di marcia percorrendo il binario legale, con esercizio Aversa-Secondigliano.

L'ing Riccio fa presente che la Sala Operativa di Colli Aminei, secondo l'affidamento in concessione ad MN Spa, sarà quella che supervisionerà senza soluzione di continuità anche la realizzanda estensione da Garibaldi a Capodichino della linea 1.

Una siffatta impostazione del potenziamento infrastrutturale della tratta Aversa-Piscinola inferiore fino a Di Vittorio e della linea 1 da Garibaldi a Capodichino, contestualmente alla realizzazione delle due rampe che collegheranno la stazione di Piscinola superiore con la stazione di Miano della tratta Aversa-Di Vittorio delineerebbe dunque:



1. la realizzazione di un anello ferroviario Piscinola superiore-Capodichino-Garibaldi-Dante-Piscinola superiore senza soluzione di continuità per le opere civili ed il tracciato ferroviario;
2. l'articolazione della supervisione e controllo della circolazione e degli impianti sul suddetto tracciato anulare tra due Sale operative per ciascuna corsa circolare, durante tutto il nastro di esercizio e durante la circolazione carrelli/prove in linea notturna.

I presenti convengono che a regime, in tale ipotesi, ovvero ad avvenuta chiusura della infrastruttura civile ed impiantistica che costituirà l'anello, la stazione di Piscinola inferiore potrà assumere la configurazione di "stazione porta" costituendo, di fatto, il limite di competenza gestionale dell'esercizio ferroviario tra la Sala Operativa della tratta antenna (Piscinola-Aversa) e la Sala Operativa di Colli Aminei relativa all'anello Piscinola superiore-Capodichino-Garibaldi-Dante-Piscinola superiore.

Pertanto, solo nel transitorio la Sala Operativa di Giugliano gestirà la circolazione e gli impianti tecnologici (segnalamento, trazione elettrica, automazione etc.) della costruenda tratta Piscinola inferiore – Di Vittorio.

3. Oneri di gestione del servizio ferroviario metropolitano

I presenti convengono che, in analogia a quanto avviene in ambito nazionale, saranno da mettere in conto, con atti di concessione verso il Gestore della rete (opere civili e impianti fissi) da parte degli Enti proprietari delle sezioni di linee interconnesse, sia i costi di esercizio e gestione corrente della rete (personale, energia, pulizia, manutenzione ordinaria infraannuale), sia i costi di manutenzione straordinaria/rinnovi/adequamenti di legge della rete (impegno pluriennale con Contratto di Programma). Analogamente andranno stipulati atti che trasferiscono l'utilizzo del materiale rotabile al/ai gestori dei servizi, al momento individuati in un servizio ferroviario Aversa-Piscinola inferiore-Garibaldi-Piscinola superiore e ritorno ad Aversa in ribattuta a Piscinola superiore ed in un servizio circolare Piscinola superiore-Capodichino-Garibaldi-Dante-Piscinola superiore, con utilizzo delle rampe.

Andrà poi verificata la modalità di trasferimento del materiale rotabile al/ai gestori potendosi optare per un noleggio a titolo oneroso dove rimangono a carico della proprietà i costi di manutenzione straordinaria/rinnovi/adequamenti di legge (impegno pluriennale con Contratto di Programma) mentre il gestore corrisponderà un quantum per il noleggio e si occuperà dei costi correnti infrannuali (pulizia e manutenzione ordinaria). Potrebbe anche configurarsi per il materiale rotabile un trasferimento in comodato d'uso gratuito per un lasso significativo temporale pluriennale dove il Gestore si impegni ad un full service (manutenzione ordinaria e straordinaria escluso rinnovi), con un impatto economico distribuito sui costi del Contratto di servizio.

Al riguardo, l'ing. Riccio rappresenta che attualmente, per la tratta urbana in esercizio, i soli oneri di esercizio e manutenzione ordinaria (sia della infrastruttura che dei rotabili) sono oggetto di contratto di servizio con ANM, mentre gli oneri di manutenzione straordinaria/rinnovi non sono contrattualizzati e restano a carico della proprietà, con difficoltà di coniugare in maniera fasata la durata del contratto di servizio con l'attuazione degli obblighi di manutenzione pluriennale/rinnovi.

6. Tempi di fornitura per la messa in servizio del materiale rotabile commissionato da EAV e Comune di Napoli.

Il Comune di Napoli informa che il cronoprogramma prevede l'immissione in esercizio del primo treno della fornitura commissionata a CAF a marzo 2021 e, a seguire, con cadenza mediamente mensile. Quindi, la flotta dei 20 treni sarà immessa in esercizio entro luglio 2022.

Per quanto concerne EAV, l'ing. Brancaccio informa che il 19/06/2020 è stato sottoscritto il contratto per la fornitura dei primi 4 treni la cui consegna è prevista a partire da dicembre 2022, con immissione in esercizio prevista presumibilmente per maggio 2023 e completamento della fornitura dei 4 treni entro agosto 2023. ANM rappresenta che in considerazione della immissione in esercizio dei treni di nuova fornitura, gli sforzi manutentivi sono concentrati su un gruppo di 26 UDT delle 45 del Comune di Napoli.

Gli inqg. Brancaccio ed Orazio, attesa la disponibilità di Comune di Napoli/ANM a concedere, nell'ambito della convenzione di cui al precedente punto 4), ad EAV rotabili attualmente fermi che necessitano di ripristino per la riammissione in servizio, terranno separati incontri per valutare la reale fattibilità (tecnica ed economica) del procedimento.

A margine della riunione, l'ing. Borrello assume l'impegno di assemblare un documento tecnico riportante le principali caratteristiche infrastrutturali degli interventi in essere.

I presenti convengono di fissare la prossima riunione al 30/06 p.v. ore 15 c/o la sede direzionale di EAV. In tale occasione, si rappresenta che nella prossima riunione il gruppo di lavoro affronterà la tematica della configurazione e localizzazione dei depositi del materiale rotabile.

Il presente verbale verrà inviato, a cura di EAV, per opportuna conoscenza ed il seguito di competenza, oltre ai presenti, alla Regione Campania – Ing. Cascone, Avv. Carannante e Dr. Guida –, all'ACAMIR - Dott. Grimaldi –, e al Comune di Napoli – Vicesindaco e Assessore al Trasporto pubblico locale Dr. Panini.

La riunione è chiusa alle ore 17.00.

Del che è verbale composto di quattro pagine oltre allegati, letto, confermato e sottoscritto.

Napoli, 23 giugno 2020.

The block contains several handwritten signatures in black ink. From left to right, there are approximately seven distinct signatures, some appearing to be initials or names like 'Borrello', 'Panini', and 'Brancaccio'. The signatures are written in a cursive, somewhat informal style.





COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

POSTA IN USCITA

Prot. n.

PG/2022/453762

del

26/05/22

All'

Area Infrastrutture

cod. 7.0.0.0.0

Oggetto: Convocazione Conferenza dei Servizi ex artt. 14 e ss., L 241/1190 e ss.mm.ii. finalizzata alla sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione degli interventi "Sistemazioni superficiali" e "Realizzazione Deposito Officina Piscinola - Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola" 1° fase

Si fa seguito alla nota prot. n. PG/2022/364190 del 10/05/2022, con la quale, a seguito della prima riunione della conferenza dei servizi convocata dalla Giunta Regionale della Campania, è stata trasmessa la documentazione aggiornata del progetto definitivo degli interventi in oggetto, e nel merito si fa presente quanto segue.

Non essendo intervenuti aggiornamenti rispetto alla precedente versione del progetto, si confermano i contenuti del parere reso con nota prot. n. PG/2020/489808 del 17/07/2020 che ad ogni buon fine si allega.

Per quanto attiene agli aspetti connessi alla illuminazione pubblica, si fa presente, inoltre, che allo scopo di consentire gli approfondimenti richiesti con il suddetto parere, con l'allegata nota PG/2021/160797 del 23/02/2021 questo Servizio ha fornito alla Società incaricata della progettazione per conto dell'ATI Hitachi e di EAV gli stralci planimetrici indicativi dell'impianto esistente e del percorso dei relativi cavi di alimentazione.

Relativamente all'infrastruttura stradale, si rappresenta che la rampa della perimetrale di Scampia, sulla quale si innesta il braccio della nuova rotatoria prevista in progetto, è a senso unico; pertanto i veicoli che occuperanno tale braccio potranno esclusivamente entrare nella rotatoria di progetto.

MTG - LD

Il Dirigente
ing. Edoardo Fusco



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

PG/2021/16079F
del 23/2/21

Alla

Team Engineering SpA

teamengineeringspa@legalmail.it

E p.c. Al

Rti Citelum SA - Elettrovit Srl

citelumilluminazione@legalmail.it

Oggetto: Progetto delle sistemazioni superficiali della tratta metropolitana Piscinola - Di Vittorio.

Facendo seguito alla precedente nota PG/2020/489808 del 17 luglio 2020 e come concordato per le vie brevi si trasmettono, per le preliminari considerazioni e con riferimento alle aree limitrofe a quelle oggetto di intervento, gli stralci planimetrici indicativi con le localizzazioni dei punti luce dell'impianto pubblico (identificati dalle relative matricole) e gli stralci delle planimetrie riportanti i percorsi dei cavi di alimentazione. Per la sola zona di piazza Di Vittorio, oggetto di notevoli modifiche nell'ambito dei lavori di sistemazione degli svincoli dell'asse perimetrale, non si dispongono di planimetrie aggiornate per cui ci si riserva di fornire indicazioni di dettaglio a valle dei prossimi incontri come richiesto con Vostra pec del 11 febbraio (acquisita al PG/2021/129246). Si ribadisce, ad ogni buon fine, che per le dovute valutazioni di questo Servizio in ordine alla possibilità di collegamento delle nuove porzioni di impianto alla rete esistente ovvero alle eventuali necessità di attivazione di nuove forniture non è possibile prescindere dalla quantificazione delle potenze richieste e quindi dal progetto illuminotecnico di dettaglio.

MTG

Il Dirigente
ing. Edoardo Fusco



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

POSTA IN USCITA

Prot. n.

PG/2020/489808

del

17/07/2020

Spett.le

Eav Srl

enteautonomovolturmo@legalmail.it

E p.c. Alla

Area Infrastrutture

[cod. 7.0.0.0.0](#)

Spett.le

Rti Citelum SA - Elettrovit Srl

citelumilluminazione@legalmail.it

Oggetto: Progetto delle sistemazioni superficiali della tratta metropolitana Piscinola - Di Vittorio

Facendo seguito alla trasmissione degli elaborati progettuali relativi alle sistemazioni superficiali della tratta metropolitana Piscinola - Di Vittorio, con la presente si intende fornire le indicazioni utili ad indirizzare la progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda le sistemazioni superficiali delle sedi stradali,

Visti:

- il D.M. n. 236 del 14.06.1989 e ss. mm. e ii.;
- il D.P.R. n. 503/96 del 14/07/1996 - "REGOLAMENTO RECANTE NORME PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI EDIFICI, SPAZI E SERVIZI PUBBLICI";
- la normativa C.N.R. - "CATALOGO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI";
- il D.M. n. 6792 del 05.11.2001 - "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE" e ss. mm. e ii.;
- in D.M. 19 Aprile 2006 - "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE INTERSEZIONI STRADALI" e ss. mm. e ii.;
- il Regolamento Viario del Comune di Napoli (D.C.C. n.210/2001).
- la Disposizione del Direttore Generale n. 9 del 06/03/2019,

Rilevato che:

- nei grafici trasmessi non sono indicati tutti i parametri dimensionali e geometrici atti ad accertare la conformità alla suddetta normativa di settore;



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

- dalla documentazione analizzata non si evincono sempre le profondità e le posizioni di scavo ed in ogni caso, non risulta la verifica e la risoluzione di eventuali interferenze con i sottoservizi esistenti;
- dalla documentazione trasmessa non si evincono gli spessori del pacchetto relativo alla strada ed al marciapiede;

si forniscono le seguenti raccomandazioni:

- l'intervento non deve alterare o pregiudicare l'attuale sistema di captazione delle acque meteoriche;
- devono essere adottati tutti gli accorgimenti tali da preservare eventuali sottoservizi e condotte preesistenti ed a risolvere le relative interferenze;
- il sottofondo dei marciapiede deve essere realizzato in calcestruzzo di spessore minimo 10 cm, con rete elettrosaldata Ø8 maglia 20x20) o con un sottofondo che garantisca un'analogha portanza;
- la stratigrafia del pacchetto stradale da utilizzare, in conformità con quanto previsto dal "CATALOGO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI" - scheda N. 6F - deve essere la seguente,
 - *misto stabilizzato: 15 cm*
 - *strato di base: 25 cm*
 - *strato di collegamento: 6 cm*
 - *strato di usura: 5 cm:*

salvo che da verifiche si dimostri che il sottofondo abbia caratteristiche superiori a quanto ipotizzato o che, in ogni caso, venga posto in opera un pacchetto che abbia caratteristiche di portanza, di durabilità e di aderenza analoghe a quello prescritto.

- Devono essere rispettate le prescrizioni di tutte le normative di settore di cui si riporta, di seguito, un elenco esemplificativo ma non esaustivo:
 - del Codice della Strada e relativo Regolamento;
 - Regolamento viario del Comune di Napoli;
 - D.M. n. 236/89 e D.P.R. n. 503/96 (Abbattimento barriere architettoniche);
 - Dlgs 81/08 (Sicurezza sul lavoro);
 - D.M. n. 6792 del 05.11.2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e ss. mm. e ii.;
 - in D.M. 19 Aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e ss. mm. e ii.



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

Per quanto riguarda le porzioni di impianto di illuminazione pubblica si rappresenta quanto segue.

Con riferimento a queste ultime gli elaborati trasmessi riportano una ipotesi di posizionamento dei nuovi punti luce (su pali da 9,0 m per i nuovi tratti carrabili e su pali da 6,0 m per le piazze pedonali) e l'articolazione delle linee di alimentazione a partire da nuovi quadri predisposti con nuove forniture elettriche in bassa tensione. A tale riguardo occorre chiarire che l'impianto di pubblica illuminazione cittadino è dotato di alimentazione in serie. Le porzioni a servizio della viabilità limitrofa alle aree oggetto di trasformazione urbana nell'ambito del progetto in questione sono state, inoltre, oggetto di recenti interventi di efficientamento energetico mediante sostituzione dei corpi illuminanti preesistenti con apparecchi a led. Attesa, pertanto, l'opportunità di uniformare le tecnologie impiegate, nell'ottica delle economie di gestione, e considerata la disponibilità di carico venutasi a determinare per effetto dell'efficientamento dei circuiti delle esistenti cabine a servizio delle aree in questione, appare opportuno tendere alla ottimizzazione dell'uso della rete esistente, massimizzando cioè i punti luce connessi all'impianto serie e contenendo, nel contempo, il numero delle nuove forniture in bassa tensione da attivare (che comunque comportano oneri aggiuntivi per l'Amministrazione). Affinché si possa operare in questa direzione, tuttavia, non è possibile prescindere dalla progettazione illuminotecnica che consenta una quantificazione realistica delle potenze impegnate. A tale proposito si raccomanda lo sviluppo di un progetto illuminotecnico di dettaglio nel puntuale rispetto delle prescrizioni normative in termini di contenimento dell'inquinamento luminoso (evitando illuminazione di essenze arboree ed aiuole) e di risparmio energetico (evitando il sovradimensionamento degli impianti rispetto ai requisiti illuminotecnici definiti dalle normative di settore). Si manifesta, pertanto, la disponibilità dello scrivente Servizio ad un confronto in itinere con i progettisti al fine di individuare l'ottimale distribuzione delle alimentazioni dei nuovi punti luce e fornire informazioni di dettaglio sui punti di connessione alla rete esistente. Si forniscono in allegato le prescrizioni operative, raccomandando fin d'ora il puntuale rispetto delle indicazioni fornite. Non potranno essere presi in carico impianti con caratteristiche difformi dalle stesse. Per quanto concerne i corpi illuminanti, essi dovranno soddisfare i requisiti prestazionali di cui all'allegata scheda nonché i requisiti di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 27 settembre 2017 relativo alla definizione dei criteri ambientali minimi di apparecchi per illuminazione pubblica. In particolare, attesa la recente attuazione degli interventi di efficientamento dell'impianto esistente, appare opportuno l'impiego delle medesime tipologie già installate al fine di assicurare la massima uniformità delle prestazioni oltre che la più economica gestione dell'impianto.



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

Si precisa, infine, che il presente parere è rilasciato per quanto di precipua competenza di questo Servizio, e che, pertanto, la sua efficacia è subordinata, comunque, ad ogni altra concessione, autorizzazione, permesso, parere o nulla osta che l'istante sia tenuto a richiedere ad altri Servizi di questo Ente, altri Enti o Amministrazioni in base alle normative vigenti, la cui assenza rende il presente inefficace.

MTG FSL

Il Dirigente/RUP

ing. Edoardo Fusco



Municipalità 8
DIREZIONE

Piscinola-Marianella
Scampia.
Chiaiano

PG/2022/385459 del 17/05/2022

AREA INFRASTRUTTURE
p.i.: 7-0-0-0-0

OGGETTO: *Conferenza dei servizi Piscinola-Di Vittorio*

In riferimento all'oggetto, facendo seguito alla nota PG/2022/364190 del 10/05/2022 si comunica di non avere osservazioni da formulare nell'ambito delle competenze della scrivente direzione.

Il Direttore
Dott. Giuseppe Imperatore
d'ordine
Funz. Ing. Francesco Truppa



Municipalità 7

Miano Secondigliano S.Pietro a Patierno

Direzione

PG/2022/ del 25 MAG. 2022

409360

All' Area Infrastrutture
c.a. ing. S. Riccio

e, p.c. :

- Al Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni
- Al Servizio Sportello Unico Edilizia
- Al Servizio Ciclo Integrato delle Acque
- Al Servizio Difesa Idrogeologica del Territorio
- Al Servizio Verde della Città
- Al Servizio Controlli Ambientali e Attuazione PAES
- Al Servizio Linee Metropolitane Urbane
- Al Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche
- Al Servizio Arredo Urbano
- Al Servizio Viabilità e Traffico
- Al Servizio Pianificazione Strategica della Mobilità e PUMS
- Al Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile
- Al Servizio Demanio e Patrimonio
- Al Servizio Tecnico Cimiteri Cittadini
- Alla Direzione Municipalità 3 – U.O. Attività Tecniche
- Alla Direzione Municipalità 8 – U.O. Attività Tecniche
- Al Sig. Presidente della Municipalità 7

OGGETTO: sottoscrizione Accordo di programma per la realizzazione degli interventi “Sistemazioni superficiali” e “Realizzazione Deposito Officina Piscinola-Di Vittorio Linea Metropolitana EAV Aversa - Piscinola” 1° fase -

Parere Conferenza dei Servizi ex artt. 14 e ss., L 241/1990 e ss.mm.ii

Con riferimento alla vs nota PG/2022/364190 del 10/05/2022 si rappresenta che dall'esame della documentazione, rinvenibile attraverso il link indicato, è emersa una complessiva corrispondenza con le richieste formulate dalla scrivente Direzione nella nota PG/2020/255662 a cui si rimanda anche per le fasi esecutive.

In ogni caso è doveroso rappresentare e segnalare che sul tema della *gestione e manutenzione delle aree a verde che verranno realizzate*, come da progetto, la scrivente Municipalità ha notevoli e insormontabili criticità già nella gestione di circa 70.000 mq di aree a verde all'interno degli 8 parchi oltre a quelle presenti sul territorio; pertanto le aree a verde che saranno realizzate dalla soc. EAV, in conformità al progetto in questione, non possono non essere affidate, in gestione ed in manutenzione, alla stessa società. Del resto la collocazione di queste aree le rende anche strumentali e funzionali alla fruizione degli accessi alla metropolitana da parte degli utenti.

Ove mai non fosse possibile arrivare ad una convenzione che disciplini tra l'altro la questione della gestione/manutenzione delle aree a verde si chiede di valutare altra possibile soluzione di affidamento delle stesse.

Si resta a disposizione per ulteriori chiarimenti sul tema.

Cordialmente

I Funzionari Tecnici incaricati :

ing. Manuela Brescia e arch. Stefania Ferraiuolo

il Direttore

dott. Giuseppe Arzillo



Pa/2020/255 662
del 03/04/2020

Municipalità 7
Miano
Secondigliano
S. Pietro a Patierno
Direzione

All' Area Infrastrutture
c.a. ing. S. Riccio

e p.c.

Al Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni
Al Servizio Sportello Unico Edilizia
Al Servizio Ciclo Integrato delle Acque
Al Servizio Difesa Idrogeologica del Territorio
Al Servizio Verde della Città
Al Servizio Controlli Ambientali e Attuazione PAES
Al Servizio Linee Metropolitane Urbane
Al Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche
Al Servizio Arredo Urbano
Al Servizio Viabilità e Traffico
Al Servizio Pianificazione Strategica della Mobilità e PUMS
Al Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile
Al Servizio Demanio e Patrimonio
Al Servizio Tecnico Cimiteri Cittadini
Alla Direzione Municipalità 3 – U.O. Attività Tecniche
Alla Direzione Municipalità 8 – U.O. Attività Tecniche
All' EAV enteautonomovolturno@legalmail.it
Al Sig. Presidente VII^Municipalità

OGGETTO: Parere su progetto delle sistemazioni superficiali del nuovo deposito officina di Piscinola e della stazione Di Vittorio

Con riferimento alla richiesta di parere su progetto delle sistemazioni superficiali del nuovo deposito officina di Piscinola e della stazione Di Vittorio pervenuta in data 13/03/2020 e acquisita al PG/2020/225023 esaminata la documentazione progettuale redatta dalla società EAV si rappresenta quanto segue:

- **Tratto Piscinola - via Cupa Grande:** per la parte di competenza territoriale si rappresenta che via Cupa Grande è un'arteria lungo la quale, nei periodi di pioggia, si registrano frequenti allagamenti, pertanto si chiede di verificare che la conformazione che dovrà assumere la via in oggetto, a seguito dell'innalzamento della sua quota attuale secondo quanto previsto in progetto, tenga conto di tale criticità. Si chiede inoltre contestualmente di verificare e potenziare il sistema di captazione delle acque superficiali unitamente alla

sistemazione dell'intera sede stradale carrabile e pedonale in conformità alle normative vigenti anche al fine di evitare definitivamente il ripresentarsi del fenomeno degli allagamenti;

- **Tratto via Cupa Grande – via Cupa della Vedova (stazione di Miano):** in questo tratto è prevista la collocazione di verde pubblico in luogo della pista ciclabile. Stante ad oggi l'impossibilità di mantenere le aree a verde da parte della scrivente Direzione per l'assenza di personale giardiniere si chiede di creare comunque, almeno nella striscia destinata alla pista ciclabile, una sistemazione superficiale carrabile/pedonale con relativo sistema di captazione delle acque superficiali eventualmente destinata a parcheggio dell'utenza della metropolitana. Per le motivazioni sopra esposte per le ulteriori aree a verde va comunque previsto apposito accordo con EAV per la manutenzione del verde e/o prevedere la consegna delle aree al Servizio Centrale Verde della Città per la manutenzione da parte della soc. Napoli Servizi. Per diminuire il carico manutentivo del verde, in un'ottica di mantenimento del decoro pubblico, si suggerisce l'eventuale eliminazione delle piccole aiuole previste sui nuovi camminamenti circostanti le scale di accesso ai treni lasciando solo essenze arboree che necessitano di minore manutenzione fermo restando il parere di competenza sul tema in capo al Servizio Verde della Città. Per concludere si rappresenta che all'incrocio di via Miano con via Vicinale Piscinola è in fase di riallestimento il cantiere di Risanamento Igienico Ambientale del Vallone San Rocco in capo al Servizio Ciclo Integrato delle Acque, per il quale la scrivente Direzione ha già predisposto Ordinanza di viabilità dell'area congiuntamente con il Servizio Traffico e Viabilità, attualmente sospesa per l'emergenza Covid- 19. Pertanto, al fine dell'esecuzione degli interventi di riqualificazione della viabilità dei tratti di via Miano e di via Vicinale Piscinola previsti è necessario un coordinamento dei cantieri presenti sull'area.

- **Tratto Cupa della Vedova – Corso Sondigliano (Stazione Regina Margherita):** anche in questo tratto è prevista la collocazione di verde pubblico in luogo della pista ciclabile pertanto vale quanto sopra riportato e si chiede di creare comunque, almeno nella striscia destinata alla pista ciclabile una sistemazione superficiale carrabile/pedonale con relativo sistema di captazione delle acque superficiali anche al fine di consentire l'accesso alla stazione Regina Margherita da via dell'Ortigara. Per la manutenzione delle aree a verde si ripropone quanto già espresso al punto precedente. Si chiede inoltre, come già ipotizzato in relazione tecnica, di anticipare il rifacimento dei tratti stradali indicati con frecce nella cartografia (corso Sondigliano II tratto su via Carratore e zona pista ciclabile laterale a via del Sabotino) e di estendere il rifacimento di via del Sabotino fino a via Carratore

anticipando anche in questo caso la fase 2 al netto delle piantumazioni e delle porzioni di terreno eventualmente da espropriare. Si chiede infine di valutare la possibilità di riqualificare in questa fase anche il primo tratto di Corso Sondigliano e la via traversa Scippa al fine di una riqualificazione più unitaria dell'intera area come previsto nel progetto approvato nel 2005;

- **Tratto Corso Sondigliano - via Uldarigo Masoni (Stazione Secondigliano):** anche in questo tratto è prevista la collocazione di verde pubblico in luogo della pista ciclabile e pertanto si chiede di creare comunque, almeno nella striscia destinata alla pista ciclabile una superficie carrabile/pedonale con relativo sistema di captazione delle acque superficiali anche per favorire l'accesso alla stazione. All'uopo si rappresenta che la soluzione prevista di accesso alla stazione di Secondigliano da via della Ferrovia non è presente nel progetto approvato nell'anno 2005 pertanto l'approvazione di questa variante prevede la preventiva e necessaria acquisizione del parere della Polizia di Stato la cui sede è ubicata nel lotto ad angolo tra Corso Secondigliano e la stessa via della Ferrovia. A tal proposito agli atti della scrivente Direzione risulta depositata ampia corrispondenza in merito alle problematiche di parcheggio di veicoli non autorizzati sulle strisce di sosta dedicate alle auto di servizio della Polizia di Stato. La presenza dell'accesso alla stazione, con conseguente incremento di transito pedonale e veicolare, potrebbe causare ulteriore peggioramento delle criticità già rappresentate.
- **Tratto via Uldarigo Masoni – Viale Maresciallo Maddalena (Stazione di Vittorio):** dall'esame dei grafici allegati nella fase 1 non sono previsti interventi su strade afferenti alla viabilità secondaria di competenza della scrivente Direzione ma esclusivamente su tratti di viabilità primaria e secondaria ricadenti nel territorio Municipalità 3.

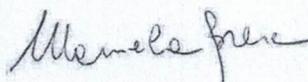
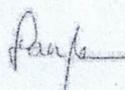
Infine si ritiene opportuno per tutte le soluzioni presentate la preventiva acquisizione del parere della Polizia Locale ai fini viabilistici nonché la previsione per le aree a verde di un sistema di irrigazione automatico. Si resta a disposizione per ulteriori chiarimenti anche a mezzo sistemi di videoconferenza attualmente in uso.

Distinti Saluti

Il Funzionari tecnici

arch. L. Bellino

ing. M. Brescia



Firmato digitalmente
IL DIRETTORE

dott. M. Pacifico



Area Tutela del Territorio
Servizio Ciclo Integrato delle Acque

COMUNE DI NAPOLI

Prot. 2020.0255594 03/04/2020 09,58
Mitt.: Servizio Ciclo Integrato delle Acque - ARTU...
Ans.: AREA INFRASTRUTTURE - ARIN1069
Fascicolo : 2020.006.009.005.6



Al Responsabile
Area Infrastrutture

Oggetto: Approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione Di Vittorio. Acquisizione parere unico. Riscontro nota PG/2020/225023 del 13 marzo.

In riscontro alla nota indicata in oggetto, esaminati gli elaborati del progetto definitivo, per quanto di competenza, si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento con le seguenti prescrizioni:

- l'immissione nell'esistente sistema fognario dovrà avvenire nel terzo superiore dello speco di recapito e sempre in coerenza con il verso del flusso;
- laddove possibile evitare la realizzazione di caditoie in serie;
- prevedere delle valvole di non ritorno per i troppo pieni delle vasche di raccolta delle acque meteoriche.

Inoltre nella successiva fase progettuale sarebbe opportuno esplicitare le portate inviate al sistema fognario esistente per ciascun punto di immissione.

Infine, laddove le nuove immissioni rientrino nella fattispecie della nuove utenze, l'autorizzazione all'allaccio andrà richiesta nei modi e nei tempi previsti dalle norme vigenti.

Il funzionario ingegnere
RESPONSABILE P.O. PROGETTAZIONE
in **Roberta CATAPANO**

Il Dirigente
Arch. Salvatore IERVOLINO



COMUNE DI NAPOLI

Area Tutela del territorio
Servizio Difesa Idrogeologica del Territorio

Napoli, 21/04/2020

PG/2020/283682

All'Area Infrastrutture
sede
Prot. n. PG/2020/

Oggetto: Progetto delle sistemazioni superficiali della tratta metropolitana *Piscinola-Di Vittorio*, del nuovo deposito-officina e della variante alla stazione *Di Vittorio*.

Parere di competenza.

In riferimento alle Vs note nn.225023 del 13/03/2020, 234041 del 19/03/2020, 236767 del 20/03/2020 e 273064 del 15/04/2020, si rappresenta che solo in data 21/04/2020 venivano acquisiti in modalità elettronica gli elaborati progettuali. Sottostante sito dell'intervento e del tracciato di interesse, **non risultano** a questo Ufficio, cavità censite.

Dalla cartografia dei "vincoli geomorfologici" (TAV.12 foglio n.1 approvata, con Del. G. Reg. Campania n.083/AC del 25/03/2004) il sito dell'intervento e del tracciato di interesse risultano perimetrati come **area stabile**.

Relativamente dalle carte tematiche in ordine ai vincoli di pericolosità e rischio di cui al Piano Stralcio vigente (rev.2014-2015) l'area dell'intervento è compresa nei fogli nn. 447111 e 447124 e **non rientra** in aree perimetrata a rischio/pericolo;

L'area degli interventi previsti (deposito-officina e tracciato) è compresa tra le quote 90 e 125 m slm;

Infine, dalla documentazione tematica, inerente alle carte della L.R. n°9/83, la predetta area è così determinata:

- dalla TAV 4.4/5 (valori massimi storici) si è rilevato che la piezometrica relativa alla falda di base si trova a profondità tali da non interessare i lavori in parola.
- dalla cartografia del rilievo geologico si evince che gli affioramenti dell'area in esame sono caratterizzati dal seguente **litotipo (N.11):** *intercalazione di livelli di ceneri, pomici e paleosuoli, depositatesi essenzialmente per caduta distale dei prodotti delle eruzioni flegree; età 3750-10.000 b.p. Sciolti;*
- dalla cartografia delle Isopache si rileva che, nel sottosuolo dell'area in esame, il tetto del tufo è riscontrabile a profondità comprese nell'intervallo 25-50 m dal pc, localmente superiori a 50 m dal p.c.;
- La delibera di Giunta Regionale Campania n. 5447 del 07/11/2002 pubblicata sul BURC n. 56 del 18/11/2002 ha classificato il Comune di Napoli in II categoria sismica, con grado sismico S=9.

Per quanto sopra e per quanto di competenza, e fatti salvi i diritti di terzi, si esprime **parere favorevole** agli interventi in oggetto indicati, raccomandando che:

- *Gli elementi strutturali delle opere previste, andranno opportunamente dimensionati ai sensi delle **NTC 2018**, non dovranno procurare sollecitazioni alla statica dei manufatti pubblici e privati ad essa contigui evitando ogni sconfinamento di elementi con funzioni strutturali (pali, tiranti, etc.) in proprietà aliene, pubbliche e/o private.*
- *Le variazioni dello stato tensionale che si avranno durante e dopo la realizzazione delle opere **andranno contenute all'interno della proprietà del richiedente ed entro le soglie normative;***

Il presente parere **non** costituisce titolo autorizzativo ed attiene esclusivamente alle questioni relative a tematismi geolitologici e idrogeologici di competenza dello scrivente Servizio.

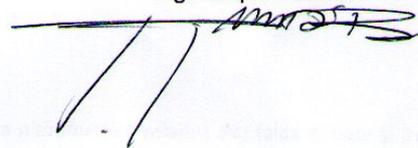
Il tecnico istruttore:

I.D.G. - geol. Giuseppe Marzella



Il Dirigente

ing. Pasquale Di Pace





COMUNE DI NAPOLI
Area Infrastrutture
Servizio Arredo Urbano

All' Area Infrastrutture

Oggetto: riscontro nota di cui al PG/2020/225023 del 13/03/2020. Approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione Di Vittorio - Convocazione incontro propedeutica all'acquisizione di un parere unico. Trasmissione parere di competenza.

In riscontro alla nota in oggetto si comunica quanto segue.

Analizzata la documentazione del progetto di cui si tratta, considerando che lo stesso è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 6 marzo 2017 e che le modifiche apportate da EAV nel 2019 non hanno riguardato variazioni agli elementi di arredo urbano, si rimanda ad un successivo approfondimento finalizzato a garantire che gli elementi di arredo urbano siano di facile reperimento sul mercato. Contestualmente si chiede di garantire la fornitura di una scorta di elementi di arredo per un medio periodo e di acquisire i relativi piani di manutenzione.

Sottoscritta digitalmente da

Il dirigente

Emilia G. Trifiletti

La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 82/2005 e s.m.i. (CAD). La presente nota è conservata in originale negli archivi informatici del Comune di Napoli, ai sensi dell'art. 22 del d.lgs. 82/2005.



COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

All'Area Infrastrutture

PG/2020/275104 del 16/04/2020

Oggetto: Approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione Di vittoria - convocazione incontro propedeutica all'acquisizione di un parere unico. Integrazione elaborati. (Rif. PG/2020/225023 del 13/03/2020 e PG/2020/234041 del 19/03/2020)

Con riferimento alle note indicate in epigrafe, lo scrivente Servizio comunica quanto segue.

Dall'esame della documentazione tecnica, reperita secondo le indicazioni fornite, si è rilevato che i grafici sia di stato dei luoghi che di progetto sono costituiti da tavole ad un basso livello di definizione, dove mancano tutte le quote planimetriche, almeno per quel che riguarda gli aspetti legati alla viabilità. Infatti, non è possibile apprezzare elementi tecnici importanti, quali la larghezza della carreggiata, delle corsie e dei marciapiedi; l'organizzazione dei sensi di marcia; ecc..

Inoltre, si evidenzia che non vengono presi in considerazione, con appositi elaborati grafici e relazioni specifiche, gli aspetti viabilistici relativi alle nuove infrastrutture viarie in progetto, quali strade, roatorie, parcheggi ecc.. Mancano del tutto gli studi di trasporto che siano atti a motivare e validare le scelte di variante. Si citano, ad esempio, la costruzione di una roatoria nei pressi della attuale Stazione MN di Piscinola, la considerevole riduzione della capienza del parcheggio di interscambio afferente a detta Stazione per dare spazio al costruendo deposito-officina EAV, la riduzione delle aree destinate alla realizzazione della nuova rete viaria di collegamento alle stazioni, la mancata realizzazione di un percorso continuo lungo la vecchia sede ferroviaria, il cambio di ubicazione dell'accesso alla Stazione Di Vittorio da piazza Di Vittorio a Viale Umberto Maddalena. In sostanza, gli aspetti inerenti la viabilità non sono trattati.

Pertanto, il Servizio Viabilità e Traffico è impossibilitato ad esprimere le proprie valutazioni in merito alla variante di progetto in parola relativamente alla viabilità.

Restano a carico del R.U.P dell'intervento tutte le valutazioni in merito alla possibilità di approvare, in questa fase, le varianti in progetto.

Istruttoria: P.A. A. D'Ambrosio

Il Responsabile della P.O.

“Pianificazione attuativa in materia di viabilità e traffico”

Ing. Francesco Addato

Firmata digitalmente da
Il Dirigente

Ing. Giuseppe D'Alessio

La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 de D.Lgs.7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). La presente nota è conservata in originale negli archivi informatici del Comune di Napoli, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.



**Area Patrimonio
Servizio Demanio e Patrimonio**

PG/2020/ 309260

Napoli, lì 04/05/2020

URGENTE

**Napoli Servizi S.p.A.
Direzione operativa e gestionale**

**Area Infrastrutture
c.a. Ing. Serena Riccio**

**e p.c. Assessorato ai Giovani, ai lavori pubblici e al Patrimonio
c.a. Ass. Alessandra Clemente**

**Assessorato all'Urbanistica e ai Beni Comuni
c.a. Ass. Carmine Piscopo**

**Oggetto: (rif. N.R.) progetto tratta Piscinola-Di Vittorio ferrovia Alifana
EAV sistemazioni superficiali deposito-officina e stazione Di Vittorio**

E' pervenuta, dall'Area Infrastrutture, con nota PG/2020/0225023 e successive integrazioni, la richiesta di espressione di un parere in merito all'oggetto.

Nell'ambito della progettazione e della realizzazione della nuova tratta della metropolitana regionale Piscinola Di Vittorio, ad opera di EAV (cfr. Deliberazione della Giunta Regionale Campania n.027 del 12/10/2005) e del relativo progetto di sistemazioni superficiali (approvato con Deliberazione di Giunta del Comune di Napoli n.840 del 30/12/2016 e con successiva Deliberazione di Consiglio Comunale n.3 del 06/03/2017) è in previsione, in variante di progetto, la realizzazione di un nuovo deposito officina presso l'area di proprietà comunale, in via Vecchia Miano a Piscinola, attualmente utilizzata come parcheggio di interscambio.

In considerazione dell'importanza che tale infrastruttura riveste in ambito regionale, in prosecuzione della linea 1 della metropolitana di Napoli, a chiusura dell'intero anello metropolitano, è palese l'interesse pubblico concreto da porsi alla base delle valutazioni della scrivente; è, altresì, indubbio l'interesse pubblico che riveste l'attuale destinazione dell'area quale parcheggio di interscambio della linea metropolitana.

Al fine di esprimere un parere oculato si rendono, però, necessarie accurate valutazioni in virtù dell'interesse pubblico prevalente e dell'individuazione della corretta procedura da avviare.

Occorre eseguire approfondimenti in merito al sito, in relazione, sia al regime patrimoniale, sia allo stato di manutenzione e alle attività di gestione.

Si chiede, pertanto, alla Napoli Servizi S.p.A. di fornire gli atti documentali tecnico amministrativi relativi al regime patrimoniale del bene nonché ad eventuali assegnazioni e a posizioni contabili amministrative in essere.

Occorre, altresì, tener presente il parere espresso a riguardo dal Servizio Pianificazione Urbanistica generale e Beni Comuni con nota PG/2020/250582 del 31/03/2020; in relazione alla conformità urbanistica dell'intervento, in merito alla realizzazione del deposito officina sull'area di proprietà

*Piazza Francese, 1-3, 80133 Napoli-Tel. (+39)0817957612 codice protocollo 6.15.0.0.0.
www.comune.napoli.it-demanio.patrimonio@pec.comune.napoli.it*

comunale, lo stesso afferma che, pur essendo la sua utilizzazione compatibile, essa non è conforme alla disciplina urbanistica delle Nta relativa alla zona B (agglomerati urbani di recente formazione), sottozona Bb (espansione recente), aggiungendo, che occorrerà, anche, verificare, trattandosi di nuova edificazione, che la dotazione di parcheggi soddisfi, poi, la dotazione minima obbligatoria rispetto alla L 122/1989.

In attesa di un celere riscontro è occasione gradita salutare cordialmente.

Il Funzionario Architetto
Nunzia Ragosta

Firmato da: TIZIANA DI BONITO
Data: 04/05/2020 19:25:51
Limite d'uso: Explicit Text: Questo certificato rispetta le raccomandazioni previste dalla Determinazione Agid N. 121/2019
Il Dirigente
Dott.ssa Tiziana Di Bonito (*)

(*) Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.



COMUNE DI NAPOLI
Area Cimiteri Cittadini
Servizio Tecnico Cimiteri Cittadini

PG/2020/255611
del 03/04/2020

Al Responsabile dell'Area Infrastrutture
c.a. ing. Serena RICCIO
cod. prot. inf. 7.25.0.0.0

Oggetto: Approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione Di Vittorio. Proponente Ente Autonomo Volturno S.r.l. (EAV)
Acquisizione parere unico

Il responsabile dell'Area Infrastrutture, con nota PG/225023 del 13/03/2020, nel rendere disponibile la documentazione progettuale in oggetto al link: <http://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/40500>, ha invitato i Servizi coinvolti ad esprimere il proprio parere, o richiesta di integrazione, entro il 03/04/2020, atteso che la società EAV ha indetto in data 22/11/2019 una conferenza di servizi per la relativa approvazione. Successivamente, con note PG/234041 del 19/03/2020 e PG/236767 del 20/03/2020, l'Area Infrastrutture ha provveduto a caricare tutti gli elaborati, compresi quelli integrativi a quanto già fornito, su apposita piattaforma informatica, indicando le relative credenziali.

Il progetto in esame risulta in variante a quello precedentemente approvato con deliberazione del C.C. n. 3 del 06/03/2017, e pertanto oggetto di nuova procedura per l'approvazione delle modifiche introdotte. Come si evince dall'elaborato *Relazione Generale Illustrativa* (codice EAV-0XX-RG-001-00), il Progetto Definitivo per il completamento delle opere civili e la realizzazione delle opere tecnologiche della tratta Piscinola – Capodichino, nell'ambito dell'intervento di Ammodernamento e potenziamento della ferrovia Alifana inferiore, originariamente approvato dalla Giunta Regionale della Campania con voto n. 27 del 12/10/2005, è stato assoggettato ad alcune modifiche, derivanti dall'opportunità di incrementare la fruibilità della futura infrastruttura, nonché dalla variazione degli obiettivi della Committenza, intervenuta nel tempo intercorso.

La *Planimetria Generale di inquadramento degli interventi* (codice EAV-0XX-PG-001-00) riporta il tracciato, come da stralcio nella seguente figura, che, partendo da Piscinola (a sx) raggiunge Capodichino (a dx), attraversando i quartieri di Miano e Secondigliano.



Stralcio tav. Planimetria Generale di inquadramento degli interventi

Per quanto attiene alle competenze del Servizio Tecnico Cimiteri Cittadini, come già noto, il tracciato ferroviario in esame (già nel suo sviluppo originario) attraversa la fascia di rispetto del cimitero periferico di Miano, ma non dovrebbe interferire direttamente col sito cimiteriale.

Il condizionale è d'obbligo, visto che manca una tavola progettuale aggiornata che riporti lo stato attuale dei luoghi, laddove l'intervento proposto confina in parte coi lavori di ampliamento cimiteriale in corso.

Al riguardo, come riferito nel precedente parere espresso dal dirigente p.t. del Servizio Cimiteri Cittadini con nota PG/711586 del 12/09/2016 (allegato alla delibera di C.C. n. 3/2017), già nel 2015 si era proceduto alla restituzione

al Comune di una porzione di area occupata per i lavori della tratta ferroviaria per consentire al Concessionario dell'ampliamento cimiteriale (Campi Elisi S.c. a r.l.) la realizzazione dei manufatti funerari ivi previsti, nonché del nuovo muro di cinta di delimitazione del cimitero.

Si riportano a seguire le immagini satellitari del sito al 2014 (ante lavori) e 2018 (lavori in corso) dove si rileva la stretta "vicinanza" dei lavori ferroviari con quelli dell'ampliamento cimiteriale, ad oggi fisicamente ben delimitato. Tale circostanza non emerge però dalle tavole progettuali, laddove la cartografia di base – quale rilievo dello stato dei luoghi – riporta il vecchio limite cimiteriale (come al 2014).



foto satellitare google earth 2014



foto satellitare google earth 2018

In particolare si è consultata la Tav. *Planimetria e Sezioni Miano 3-4* (codice AI3-7FX-EA-514), tra l'altro non inserita nell'Elenco elaborati (codice EAV-8XX-EE-001), ma reperita tra gli elaborati resi disponibili in sede di integrazione (cartella "C_ELAVORATI PER II SEDUTA DEL 30.01.2020 / 1-Sistem Superficiali + Manuf Integr per CdS del 30.01.2020"), di cui si riporta a seguire uno stralcio, in cui – con tratteggio di colore rosso – si è indicato il confine cimiteriale rappresentato, che non corrisponde a quello attuale, ormai modificato a seguito dei lavori di ampliamento. Analogamente si è indicata (con doppia freccia di colore rosso) la distanza che, correttamente, è stata lasciata tra il vecchio muro cimiteriale (ormai inesistente) e l'intervento ferroviario a farsi, ma, al riguardo, nulla viene rappresentato in relazione alla conformità con l'attuale stato dei luoghi.



Stralcio tav. Planimetria e Sezioni Miano 3-4 su cui si è riportato il vecchio limite cimiteriale (tratteggiato in rosso) ormai inesistente, e la relativa distanza dall'intervento programmato (indicata con doppia freccia rossa)

Ciò detto, atteso che tutto quello che ricade oltre il perimetro delle aree cimiteriali, seppur ubicato nella relativa fascia di rispetto, non rientra nelle competenze dello scrivente Servizio, ma attiene alle prerogative dell'Area Urbanistica sia per le (eventuali) modifiche del territorio, sia per le destinazioni d'uso compatibili, al fine di poter esprimere il competente parere, risulta necessario che il progetto precisi con chiarezza l'esclusione di interferenze con l'attuale recinto cimiteriale.

Sottoscritto digitalmente da
Il dirigente
ing. Arnaldo STELLA