

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA – Commissario Straordinario ex art. 11 comma 18° L.887/84 – **Ordinanza n° 29 del 1/12/2008.**

**VISTO** l'art. 11, comma 18 della legge 22 dicembre 1984 n. 887 con il quale, per consentire l'adeguamento del sistema di trasporto intermodale nelle aree interessate al fenomeno bradisismico, è stata assegnata al Presidente della Giunta Regionale della Campania, quale Commissario Straordinario, una prima provvista finanziaria per la realizzazione, con i poteri di cui all' art. 84 della L. 219/81, degli interventi previsti in un apposito programma da approvarsi dal Consiglio Regionale;

**VISTA** la deliberazione n° 207/4 del 26.3.85 con la quale, in ottemperanza al predetto art. 11 della L.887/84, il Consiglio Regionale ha approvato il programma di cui trattasi;

**VISTA** la legge 23.12.93 n° 559, con la quale è stata disciplinata la soppressione delle gestioni fuori bilancio nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato;

**VISTO** il D.P.C.M. del 22.4.94 e, da ultimo, il D.P.C.M., con il quale il Presidente del Consiglio dei Ministri, a seguito della soppressione delle gestioni fuori bilancio disposta con legge 559/1993, in considerazione della necessità di non vanificare gli interventi già attuati e consentire l'ultimazione delle opere tese all'adeguamento del trasporto intermodale e alla conseguente valorizzazione, anche sotto il profilo turistico – culturale, dell'intera Area Flegrea, ha nominato il Presidente della Regione Campania Commissario Liquidatore della Gestione fuori bilancio ex lege 887/84;

**VISTO** l'Accordo di Programma prot. RGS IGED IV n. 158809, stipulato in data 29.11.2006 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Regioneria Generale dello Stato – IGED, il Presidente della Regione Campania – Commissario Straordinario ex art. 11, comma 18° della legge 887/84 per l'attuazione del sistema di trasporto intermodale delle aree interessate dal fenomeno bradisismico e Commissario Liquidatore di cui al D.P.C.M. del 22.4.1994 e successive proroghe e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio - Direzione Generale per la qualità della vita, con il quale è stato stabilito che, ai sensi e per gli effetti della legge 887/84, è demandato al Presidente della Regione Campania, quale Commissario Straordinario, il completamento delle opere incluse nel programma regionale per l'attuazione del sistema di trasporto intermodale nelle aree interessate dal fenomeno bradisismico con le modalità di cui all'art. 11, comma 18° della legge 887/84;

**ATTESO che**, al fine di evitare rallentamenti nell'attuazione del programma e garantire che il programma medesimo venga portato a compimento, con gli articoli nn. 8 e 9 del citato Accordo, si è preso atto della cessazione al 31 dicembre della gestione liquidatoria di cui al sopra citato Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22.4.1994 e del trasferimento di tutti i rapporti attivi e passivi afferenti all'attuazione del Programma di adeguamento del sistema di trasporto Intermodale nelle aree interessate dal fenomeno bradisismico alla Gestione ex art. 11, comma 18° della legge 887/84;

**VISTE** le ordinanze n. 1232 del 14.11.1987 e 342 dell'8.8.1992, e le correlate convenzioni n. 763 Rep. dell'1.12.1987 e n. 16 Rep. del 16.11.1992 nonché i successivi atti aggiuntivi, con i quali, è stato instaurato e disciplinato il rapporto concessionario con il Consorzio Copin per la realizzazione di opere ricomprese nel Programma di adeguamento del sistema di Trasporto Intermodale nelle aree interessate dal fenomeno bradisismico;

**VISTA** l'ordinanza n. 1497 del 7.3.2006 e la successiva convenzione n. 6 Rep del 2.5.2006 con le quali, avvalendosi degli strumenti richiamati nel Decreto Legislativo 20.8.2002 n. 190, l'amministrazione concedente ha proceduto alla rimodulazione dell'oggetto della concessione affidata al Consorzio Copin, mediante l'applicazione analogica della normativa disciplinante l'istituto del general contracting;

**VISTA** l'ordinanza n. 1516 del 8.11.2006, con la quale è stato approvato in linea tecnica il progetto preliminare generale dell'intervento C11 "Miglioramento dello svincolo della tangenziale di Napoli in via Campana per il collegamento con le strade di penetrazione A e B e con via Campana" ed in linea tecnica

ed economica il progetto preliminare del 1° lotto per l'importo di € 9,05 milioni, nei limiti, condizioni e prescrizioni del parere del CTA n. 416 del 5.10.2006 allegato allo stesso provvedimento;

**VISTA** la Convenzione Rep. n. 9 sottoscritta con la Società di Progetto Copin S.p.A. in data 29.11.2006, atto applicativo alla convenzione Rep. n. 6/2006, concernente la disciplina esecutiva delle opere di cui sopra;

**CONSIDERATO che** il parere del CTA n. 416 del 5.10.2006 rappresentava la necessità che la redazione del progetto definitivo fosse preceduto dalla indizione di apposita Conferenza dei Servizi, nel cui ambito venisse, in particolare, accertata sia la conformità dell'opera allo strumento urbanistico, sia eventuali oneri a carico della Tangenziale S.p.A. in virtù della propria concessione in essere;

**VISTA** la nota prot. n. 594 del 10.4.2008 di convocazione, ai sensi dell'art.14 della legge 241/90 e dell'art. 168 del D.Lgs. 163/2006, della Conferenza dei Servizi avente ad oggetto "Completamento piano viario Area Flegrea – Int. C11 svincolo Via Campana Tangenziale – II° lotto : collegamento con il nuovo porto di Pozzuoli";

**VISTI** i verbali della Conferenza dei Servizi di che trattasi;

**ATTESO che** nel corso dei lavori della Conferenza dei Servizi in argomento le Amministrazioni convenute hanno espresso le proprie prescrizioni e raccomandazioni in ordine agli adeguamenti del progetto in esame, necessarie per la perfetta rispondenza dell'intervento programmato alle specifiche esigenze viarie, trasportistiche, geologiche, idrauliche ed ambientali di rispettiva competenza;

**VISTO** il verbale della Conferenza dei Servizi, relativo alla riunione conclusiva tenutasi in data 22.7.2008, nel corso della quale le Amministrazioni convenute hanno espresso il proprio unanime parere positivo al progetto preliminare del 2° lotto – viabilità dell'Intervento C11, rivisto sulla base delle indicazioni e prescrizioni impartite nel corso delle precedenti riunioni, sotto la condizione sospensiva dell'adozione dei provvedimenti idonei a variare o derogare il Piano Regolatore della città di Pozzuoli;

**VISTO** il verbale del CTA della seduta dell'8.8.2008 con il quale il comitato ha preso atto del progetto preliminare in argomento e dell'avvenuto esame da parte della Conferenza dei Servizi;

**VISTA** la nota prot n. 2008.0841441 del 10.10.2008, con la quale l'A.G.C. Trasporti della Regione Campania ha inviato copia del 1° Atto Integrativo della Intesa Generale Quadro del 18.12.2001, sottoscritto in data 1.8.2008 dal Governo e dalla Regione Campania, con il quale, tra l'altro, è stato individuato tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale il collegamento viario "Svincolo Via Campana – Porto di Pozzuoli" del costo definito in progetto preliminare di 153,98 milioni di euro, che la Regione Campania si impegnava a finanziare con i fondi POR 2007-2013 per 45 milioni di euro, mentre la residua quota di 108,98 milioni di euro a carico della Legge Obiettivo;

**VISTA** la nota prot. n° 910 del 20.10.2008, acquisita al protocollo commissariale al n. 1609 del 29.10.2008, con la quale il Contraente Generale ha trasmesso copia del progetto preliminare di che trattasi per il successivo inoltro alla struttura Tecnica competente del Ministero dei Trasporti per la propria istruttoria;

**VISTA** la nota prot. n. 43882 del 29.10.2008, acquisita al protocollo commissariale al n. 1616 del 30.10.2008, con la quale il Comune di Pozzuoli, confermando il parere favorevole già espresso in Conferenza dei Servizi, ha rappresentato che l'intervento stesso in quanto opera ex lege 887/84 è compatibile con il PTP ed è previsto nella relazione al PRG approvato dalla Provincia di Napoli, per cui, in considerazione dell'urgenza ed indifferibilità di realizzazione delle opere ex lege 887/84, suggerisce l'approvazione dell'intervento di che trattasi da parte del Commissario con il ricorso ai poteri derogatori, nelle more dell'elaborazione della variante di assestamento del PRG da parte del Comune stesso;

**SENTITO** il Comitato Tecnico Amministrativo, nella seduta del 31.10.2008, in ordine alla approvabilità del progetto in questione, anche per gli aspetti urbanistici ed ambientali, con ricorso ai poteri derogatori ex art. 84 L. 219/81;

**CONSIDERATO che** il progetto in esame è stato valutato positivamente, ai fini ambientali ed archeologici, dalle competenti Soprintendenze in ottemperanza all'art. 22 delle Norme di attuazione del P.T.P. dei campi Flegrei;

**VISTO** l'art. 11, co. 18°, della legge 22.12.84 n. 887, che conferisce al Presidente – Commissario i poteri straordinari di cui all'art. 84 della legge 219/81

**ATTESO che,**

- ai sensi del succitato all'art. 84 della L. 219/81, il Presidente – Commissario è soggetto soltanto alle norme di cui al titolo VIII° della predetta legge, della costituzione e dei principi generali dell'ordinamento;

- il combinato disposto dell'art. 80, c. 5° e dell'art. 82, c. 1° del titolo VIII della legge 219/81, consente la realizzazione delle opere previste anche in deroga alla normativa urbanistica ed edilizia;

**VISTO**, inoltre, l'art. 3 del D.P.R. 18.4.94 n. 383 che demanda ad apposita Conferenza dei Servizi la valutazione delle opere pubbliche di interesse statale da realizzarsi in difformità agli strumenti urbanistici ed edilizi;

**VISTO** l'esito della Conferenza dei Servizi di cui ante;

**VISTA** la relazione del RUP;

**VISTA** la relazione istruttoria approntata dalla Struttura,

**VISTO** il parere n. 11 del 31.10.2008 del CTA, che viene allegato al presente provvedimento per formare parte integrante dello stesso, con il quale il Comitato ha ritenuto approvabile il progetto preliminare del 2° lotto-viabilità dell'Int. C11, concernente il collegamento "Svincolo Via Campana – Porto di Pozzuoli" in linea tecnica ed economica, anche in relazione all'attuazione delle procedure in corso per l'acquisizione dei necessari finanziamenti;

**RITENUTO**, in accoglimento della richiesta del Comune di Pozzuoli di cui alla sopra citata nota n. di poter conseguentemente approvare il progetto di cui trattasi, avvalendosi dei poteri derogatori conferitigli per l'attuazione del Piano Intermodale ex lege 887/84, anche sotto il profilo ambientale ed urbanistico;

**ALLA STREGUA** dell'istruttoria compiuta dai settori della Struttura e della regolarità della stessa, attestata dai funzionari istruttori e dai rispettivi dirigenti con l'apposizione della sigla al presente provvedimento che viene, altresì, visitato dal responsabile della Struttura;

**AVVALENDOSI** dei poteri conferitigli alla legge 887/84

## DISPONE

Per le motivazioni di cui alle premesse, che qui si intendono integralmente riportate, in accoglimento del parere n. 11 reso dal C.T.A. nella seduta del 31.10.2008 che, allegato al presente provvedimento, ne forma parte integrante e sostanziale, e nei limiti, condizioni e prescrizioni dallo stesso dettate, avvalendosi dei poteri conferitigli dall'art. 11, comma 18, della legge 887/84:

1) di approvare in linea tecnica il progetto preliminare del 2° lotto-viabilità, concernente il collegamento viario "Svincolo Via Campana della Tangenziale di Napoli – Porto di Pozzuoli" dell'Int. C11 "Miglioramento dello svincolo della tangenziale di Napoli in via Campana per il collegamento con le strade

di penetrazione A e B e con via Campana”, quale definito all’esito della Conferenza dei Servizi e di cui al verbale del 22.7.2008, anche per gli aspetti ambientali ed urbanistici;

2) di stabilire che l’esecuzione dell’intervento è subordinata all’acquisizione dei necessari finanziamenti;

3) la presente ordinanza sarà notificata agli Enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi

4) il presente provvedimento sarà notificato in duplice copia, altresì, al Contraente Generale che ne restituirà una copia debitamente sottoscritta per accettazione.

Il Responsabile della Struttura di Coordinamento ex lege 887/84 curerà l’esecuzione del presente provvedimento.

Napoli, 1 DIC 2008

Bassolino

## ALLEGATO

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA - Commissario Straordinario ex art. 11 comma 18° L.887/84 - Comitato Tecnico Amministrativo - Ordinanza n. 66 del 17.10.1989 - **Parere n. 11 del 31.10.2008 - Contraente Generale COPIN S.p.A. - Convenzione Rep. n° 6 del 2/05/2006 - Realizzazione delle opere di "C11 - Miglioramento dello svincolo della Tangenziale di Napoli in Via Campana, per il collegamento con le strade di penetrazione A e B e con Via Campana". Approvazione progetto preliminare del II° Lotto – Viabilità: “Collegamento Porto – Tangenziale”.**

## PREMESSO CHE:

### Aspetti amministrativi

Con ordinanza n. 1232 del 14.11.1987, il Presidente della Regione, nella qualità di Commissario Straordinario di Governo ex lege 887/84, ha affidato al Consorzio COPIN la concessione di progettazione e di realizzazione delle opere: Piazza Capomazza, Via Fascione, Via Sartania, Via Bellavista, Via Campana, Quadrivio Arco Felice ed il recupero dei tracciati viari di età imperiale.

La concessione è stata disciplinata con convenzione rep. n. 763 del 01.12.1987 e, con successivo atto aggiuntivo n. 9/90, è stata contrattualmente regolata la realizzazione delle opere costituenti il 1° lotto funzionale finanziato, costituito da Piazza Capomazza, Via Fascione, Via Campana, Quadrivio Arco Felice, Via Bellavista, Grotte di Cocceo.

Con convenzione rep. n. 16 del 16.11.1992 è stata contrattualmente regolamentata la progettazione e la realizzazione del primo stralcio del Parco Archeologico.

Con ordinanza n. 759 del 27.02.1996, è stato approvato il progetto esecutivo di alcuni interventi complementari e strettamente connessi alle opere in esecuzione, in forza dell’A.A. n. 9/90 e della Convenzione n. 16/92, in considerazione della avvenuta assegnazione dei fondi ex lege 64/86 e della possibilità di poter accedere a cofinanziamenti comunitari.

Con successiva convenzione rep. n. 26 del 18.01.1997, è stata contrattualmente regolamentata la realizzazione delle opere complementari strettamente connesse agli interventi in atto, approvate con la citata ordinanza n. 759/96.

Con atto aggiuntivo rep. n. 29 del 12.04.2000 è stata, quindi, regolamentata l'esecuzione dell'intervento di via Sartania, di cui alla convenzione rep. n. 763/87.

Con Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, sono state dettate le norme per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale, in attuazione della delega conferita al Governo con Legge 21.12.2001 n. 443; in particolare, l'art. 6, lett. b), del decreto legislativo su richiamato consente l'affidamento della realizzazione delle infrastrutture in concessione di costruzione e gestione o unitariamente a contraente generale.

In data 07.05.2004 il Presidente della Regione Campania ed il Sindaco del Comune di Pozzuoli, in attuazione all'accordo procedimentale di programma del 09.02.2001 e dei successivi protocolli di intesa del 06.09.2001 e 17.02.2003, hanno stipulato un'intesa finalizzata all'individuazione delle opere da realizzare prioritariamente nell'ambito del complessivo sistema di interventi a favore della riqualificazione dell'area flegrea, e precisamente:

#### **Trasporti marittimi:**

Ammodernamento del Porto di Pozzuoli e viabilità di accesso (Darsena vecchia – Molo Caligoliano – Nuova Darsena pescatori – Piazzale Emporio e Piazza della Repubblica – Nuova Darsena traghetti);

##### Trasporti stradali:

A. Miglioramento dello svincolo della Tangenziale di Napoli in via Campana, per il collegamento con la strada di Penetrazione A e B e con via Campana;

B. Realizzazione di un sottopasso svincolo via Campi Flegrei della strada di penetrazione "A";

C. Realizzazione cavalcavia linea ferroviaria F.S. in via Campana – Parco De Luca;

D. Realizzazione nuovo collegamento viario (Via Napoli – Agnano – Tangenziale – Bagnoli);

E. Realizzazione parcheggio multipiano e viabilità connessa all'interno delle aree ex Cava Reggia, compreso il completamento della delimitazione della sede ferroviaria in località Gerolomini;

F. Sistemazione lungomare Sandro Pertini (ex Via Napoli);

G. Recupero aree dimesse sede ferrovia SEPSA.

#### **Trasporti ferroviari:**

Sistema di Metropolitana Regionale. Adeguamento e potenziamento ferrovia Cumana e Circumflegrea, realizzazione della Bretella di Monte S. Angelo.

#### **Beni culturali:**

A. Completamento ed integrazione dell'intervento di recupero e valorizzazione del Rione Terra in coerenza con le destinazioni indicate dal Consiglio Comunale – sistemazione della viabilità di accesso e destinazione della chiesa "del Purgatorio", subordinatamente alla sua sconsecrazione;

B. Secondo stralcio del Parco Archeologico di Pozzuoli – Parco Urbano Attrezzato.

#### **Riqualificazione ambientale:**

A. Messa in sicurezza di emergenza degli ex depositi POL del Ministero della Difesa, in Pozzuoli, zona Celle, zona Cimitero e zona Vecchia delle Vigne, nonché delle gallerie di collegamento con il porto – opere di completamento;

B. Bonifica dei terreni e della falda degli ex depositi POL del Ministero della Difesa, in Pozzuoli, zona Celle, zona Cimitero e zona Vecchia delle Vigne, nonché delle gallerie di collegamento con il porto – opere di completamento.

Con deliberazione n. 2127 del 24.11.2004 la Giunta Regionale della Campania, nell'ambito del riparto dei fondi ex Delibera CIPE n. 20 del 19.11.2004, ha assegnato alla Gestione 887/84 la somma di € 80.000.000,00 per il completamento del programma infrastrutturale ex lege 887/84 a valere sul Fondo per le Aree Sottoutilizzate, per il ciclo di programmazione 2004/2007.

Con nota prot. n. 2004.0983668 del 13.12.2004 l'Area Generale di Coordinamento Programmazione, Piani e Programmi della Regione Campania, in relazione al riparto del Fondo per le Aree Sottoutilizzate, di cui alla succitata delibera, ha indicato le modalità di presentazione dell'elenco di interventi da realizzare con i fondi resi disponibili dalla deliberazione in argomento.

Con nota n. 4428 del 31.01.2005 il Sindaco del Comune di Pozzuoli, in adempimento dell'Accordo sottoscritto in data 07.05.2004, ha comunicato le priorità indicate dalla Giunta Comunale per l'utilizzazione del finanziamento di cui trattasi.

Con ordinanza n. 1466 del 05.04.2005 il Commissario di Governo ex lege 887/84 ha individuato gli interventi programmati con l'utilizzo della somma di € 80.000.000,00 per il completamento del programma infrastrutturale ex lege 887/84 nell'elenco di seguito riportato, così come indicati dalla richiamata nota del Sindaco di Pozzuoli n. 4428 del 31.01.2005:

1) Sistemazione Lungomare Sandro Pertini (ex via Napoli)	€ 10.000.000,00
2) Parcheggio multipiano e viabilità connessa all'interno delle aree ex Cava Regia	€ 9.000.000,00
3) Prosecuzione opere di bonifica ex Depositi POL	€ 13.000.000,00
4) Completamento Piano viario	
a. Cavalcavia ferroviario via Campana	€ 10.000.000,00
b. Svincolo via Campana – Tangenziale	€ 8.000.000,00
c. Sottopasso Campi Flegrei	€ 7.000.000,00
	€ 25.000.000,00
5) Porto di Pozzuoli e viabilità di accesso	
a. Completamento molo Caligoliano	€ 10.000.000,00
b. Nuova darsena traghetti (prima fase)	€ 9.000.000,00
	€ 19.000.000,00
6) Parco Archeologico 1° lotto Il stralcio	€ 4.000.000,00
	€ 80.000.000,00
	totale

Dei richiamati interventi sono di competenza del Consorzio COPIN il numero 3), il numero 4) ed il numero 6), per i quali risultava destinato un importo complessivo di € 42.000.000,00 secondo le priorità indicate dal Comune di Pozzuoli.

Con nota n. 2861/SP del 30.12.2005 l'Assessore Regionale ai Trasporti ha comunicato la sottoscrizione, in data 20.12.2005, del III Protocollo Aggiuntivo all'Accordo di Programma Quadro "Infrastrutture per la viabilità nella Regione Campania" nell'ambito del quale sono state ammesse a finanziamento opere infrastrutturali previste nel Programma ex lege 887/84 per l'importo complessivo di € 90.000.000,00 così suddiviso:

1) Programma di adeguamento del trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico (art. 11, c. 18, L. 887/84), Piano viario – Intervento 3 "Via Sartania ed opere connesse di recupero ambientale e sistemazione idrogeologica" 3° stralcio funzionale di completamento	€ 10.000.000,00
1) Sistemazione Lungomare Sandro Pertini (ex via Napoli)	€ 10.000.000,00
2) Parcheggio multipiano e viabilità connessa all'interno delle aree ex Cava Regia	€ 9.000.000,00
3) Prosecuzione opere di bonifica ex Depositi POL	€ 13.000.000,00
4) Completamento Piano viario	

a. Cavalcavia ferroviario via Campana	€ 10.000.000,00	
b. Svincolo via Campana – Tangenziale	€ 8.000.000,00	
c. Sottopasso Campi Flegrei	€ 7.000.000,00	
		€ 25.000.000,00
5) Porto di Pozzuoli e viabilità di accesso		
a. Completamento molo Caligoliano	€ 10.000.000,00	
b. Nuova darsena traghetti (prima fase)	€ 9.000.000,00	
		€ 19.000.000,00
6) Parco Archeologico 1° lotto Il stralcio		€ 4.000.000,00
		€ 90.000.000,00
	totale	€ 90.000.000,00

Con convenzione rep. n. 6 del 2 maggio 2006, l'Amministrazione Concedente, avvalendosi della disposizione contenuta nell'art. 16, punto 6, del D.Lgs. 20.08.2002, n. 190, ha provveduto alla rimodulazione dell'oggetto delle concessioni affidate al Consorzio COPIN, adeguando le stesse alla disciplina di cui al Decreto Legislativo 190/2002, mediante l'applicazione analogica della normativa disciplinante l'istituto del general contracting.

Con la predetta convenzione il concessionario si impegnava al pre-finanziamento di quelle opere per le quali ciò fosse richiesto dalla committenza, entro il limite massimo del 30% dell'effettivo investimento globale, curando, tra l'altro, principalmente: la redazione delle progettazioni complete di elaborato economico-finanziario, l'acquisizione di tutti i pareri, il reperimento delle anticipazioni finanziarie eventualmente occorrenti per il completamento delle opere; a sua volta il Concedente avrebbe individuato le opere da realizzare prioritariamente. Inoltre, il concessionario si impegnava alla attuazione degli interventi affidatigli in maniera coordinata fra di essi e con gli interi sistemi della mobilità flegrea sotto tutti i profili: progettuale, esecutivo, previsionale-finanziario, previsionale-gestionale, in diretto rapporto con i soggetti terzi, tanto pubblici che privati.

L'art. 7 della predetta convenzione, rinvia a successivi atti applicativi la disciplina delle modalità di realizzazione delle singole opere e l'individuazione delle esigenze del loro prefinanziamento privato.

In data 04.08.2006 è stato acquisito al Protocollo della Struttura di Coordinamento il progetto preliminare generale dell'intervento denominato "C11: Miglioramento dello svincolo della tangenziale di Napoli in Via Campana e relativi collegamenti", aggiornato secondo quanto previsto dallo Schema di Atto Applicativo "Piano Viario Area Flegrea" in ordine alle modalità di contabilizzazione delle opere previste dal progetto stesso.

Detto progetto prevedeva in sintesi:

a) la riconfigurazione degli attuali rami dello svincolo "Via Campana" della tangenziale di Napoli, a partire dalla rotatoria di via Campana (quest'ultima riprogettata nell'ambito dell'intervento C15), per rendere più razionali i flussi del traffico;

b) il completamento dello svincolo con la realizzazione dei rami a servizio delle direttrici per Roma;

c) l'ampliamento della rotatoria di incrocio tra la via Fascione e la "Strada di penetrazione A" in relazione al potenziamento dei flussi di traffico;

d) la realizzazione del collegamento diretto dello svincolo con il nuovo molo commerciale del porto di Pozzuoli;

e) la riqualificazione dell'ex deposito POL, zona Cimitero, della Marina Militare, mediante la realizzazione di un parco urbano includente aree a verde, parcheggi per 1.000 posti auto e 37 posti bus (in parte posizionati ad un livello interrato), punti di ristoro ed informazione, quale area di interscambio del compendio Rione Terra – Porto e Parco Archeologico – Parco Urbano Attrezzato.

Il concessionario individuava, quindi, nell'ambito del progetto generale innanzi descritto, un 1° lotto funzionale nell'ambito del finanziamento pubblico disponibile, consistente nella:

- a') riconfigurazione degli attuali rami dello svincolo "Via Campana" della Tangenziale di Napoli;
- b') realizzazione del nuovo ramo di collegamento con direttrice verso Roma.

In data 08.11.2006, con ordinanza n. 1516, è stato approvato in linea tecnica il progetto preliminare generale dell'intervento C11 "Miglioramento dello svincolo della tangenziale di Napoli in Via Campana e relativi collegamenti", nei limiti, condizioni e prescrizioni dettate dal parere reso dal CTA n. 416 del 05.11.2006, ed in linea tecnica ed economica il progetto preliminare del I° lotto individuato dal concessionario nell'ambito del finanziamento disponibile..

Il richiamato parere del CTA n. 416 del 05.11.2006 ha disposto, in particolare, che la redazione del progetto definitivo fosse preceduto dalla indizione di apposita Conferenza dei Servizi, nel cui ambito venisse accertata sia la conformità dell'opera allo strumento urbanistico, sia eventuali oneri a carico della Tangenziale S.p.A. in virtù della propria concessione in essere.

In data 29.11.2006 è stato, quindi, sottoscritto l'Atto Applicativo "Piano Viario dell'Area Flegrea" n. 9 rep. con cui è stata affidata al Contraente Generale COPIN S.p.A. la progettazione e la realizzazione degli interventi viari di completamento approvati con ordinanze n. 1514, 1515, 1516 del 08.11.2006, tra cui l'intervento C11 approvato con l'ordinanza n. 1516/2006.

Con l'art. 3 del richiamato atto applicato veniva ribadito che, a causa della parziale disponibilità delle risorse occorrenti per il completamento di tutte le opere previste, l'esecuzione del contratto sarebbe avvenuta per stralci funzionali; pertanto il concessionario riconosceva che le opere affidategli potevano essere realizzate solo in presenza di copertura finanziaria pubblica, anche se deliberata in più annualità, riconoscendo di non poter vantare qualsivoglia pretesa di alcun genere per la eventuale mancata totale realizzazione del contratto, in caso di mancato reperimento delle coperture finanziarie occorrenti. Il progetto definitivo complessivo doveva essere comunque elaborato e presentato al Concedente per le approvazioni di rito, corredate da un piano economico finanziario nel rispetto e con le modalità del D.Lgs. 190/2002.

In data 05.03.2008 è stato acquisito al protocollo della Struttura di Coordinamento il progetto preliminare del II° lotto – viabilità dell'intervento C11, inerente il collegamento viario tra lo svincolo della tangenziale Via Campana ed il porto di Pozzuoli, rielaborato dal Contraente Generale in considerazione delle esigenze trasportistiche espresse dal Comune di Pozzuoli, Ente destinatario finale delle opere viarie previste dal Programma ex lege 887/84 ricadenti nel proprio territorio, in funzione dei nuovi sviluppi dell'area e che hanno reso necessario approntare il nuovo Piano delle Infrastrutture di Trasporto del comune di Pozzuoli, affidato congiuntamente dai Contraenti Generali a società specializzata. Con la stessa nota il Contraente Generale COPIN ha richiesto la convocazione della Conferenza dei Servizi per l'esame del progetto, come richiesto dal CTA nel parere n. 416 del 05.11.2006.

In data 15.05.2008 si è insediata la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto preliminare, convocata dal Presidente della Regione Campania, Commissario Straordinario ex lege 887/84, la quale si è conclusa in data 22.07.2008 a seguito della rielaborazione del progetto secondo i "desiderata" espressi dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici con nota n. 6182 di prot. del 10.06.2008 e successiva acquisizione del parere favorevole, ai fini archeologici ed ambientali, trasmesso della predetta Direzione Regionale con nota prot. n. 8160 del 22.07.2008, con prescrizioni da tener conto in sede di elaborazione del progetto esecutivo.

Nel corso della predetta Conferenza:

- WIND ha espresso parere favorevole, a condizione che vengano stabiliti e concordati modalità e tempi di intervento relativi allo spostamento dei servizi che interferiscono con i lavori della infrastruttura;

- SEPSA ha espresso parere favorevole, fermo restando la necessità dei previsti approfondimenti progettuali nelle fasi successive e precisando che la esecuzione delle opere interferenti con la linea ferroviaria dovranno essere oggetto di opportuna convenzione a titolo oneroso, da sottoporre all'approvazione della Regione Campania e del Ministero dei Trasporti ai sensi dell'art. 58 del D.P.R. 753/80;

- ENEL ha espresso parere favorevole, subordinatamente allo spostamento dei cavi interferenti con l'opera infrastrutturale;
- TELECOM ha espresso parere favorevole, subordinatamente allo spostamento dei cavi interferenti con l'opera infrastrutturale;
- ANAS e TANGENZIALE hanno espresso parere favorevole, fermo restando la necessità di valutare la possibilità di prevedere la barriera di esazione nella rampa di uscita da Roma-Monterusciello, ovvero la corresponsione di un contributo finanziario per indennizzare la Tangenziale per i mancati introiti e/o i maggiori oneri manutentivi, in analogia a quanto già riferito in merito al 1° lotto dello stesso intervento;
- PROVINCIA DI NAPOLI, competente per l'approvazione della variante urbanistica, pur esprimendo un parere di massima favorevole all'intervento, ha rappresentato che il parere definitivo potrà essere espresso solo a seguito dell'acquisizione dei pareri di legge e dell'esperimento delle procedure di variante urbanistica da parte del Comune di Pozzuoli;
- GENIO CIVILE, ai fini dell'espressione del parere di compatibilità sismica ex art. 15 L.R. 9/83 per la variante urbanistica, ha rappresentato la necessità di acquisire la documentazione tecnica indicate nella check list inviata dal Settore con nota n. 326919 del 15.04.2008;
- COMUNE DI POZZUOLI ha espresso parere favorevole sull'intervento proposto;
- COMUNE DI NAPOLI, relativamente alle interferenze dell'intervento viario con il collettore di Cuma, ha richiesto che nelle fasi progettuali successive siano eseguite indagini atte a convalidare la proposta preliminare presentata;
- COMMISSARIATO DI GOVERNO PER LE BONIFICHE ha rappresentato l'opportunità che il progetto debba essere inviato al Ministero dell'Ambiente per l'acquisizione dei pareri di competenza, tenuto conto che l'intervento ricade nell'ambito del sito di interesse nazionale "Litorale Domitio – Flegreo ed Agro Aversano";
- ASSESSORATO URBANISTICA REGIONE CAMPANIA ha rappresentato l'opportunità che il progetto sia sottoposto ad una prima verifica di compatibilità ambientale, per una eventuale assoggettabilità ai fini della VIA e VAS.

Relativamente agli ultimi due argomenti, nel corso della riunione del 10.06.2008 il Contraente Generale ha fatto acquisire, agli atti della Conferenza, nota esplicativa circa i dubbi sollevati dai rappresentanti del Commissariato Bonifiche e dell'Assessorato Urbanistica, e precisamente:

- per quanto attiene la preventiva verifica di compatibilità ambientale per una eventuale assoggettabilità ai fini VIA e VAS, ha fatto presente che:

a) l'intervento di che trattasi rientra nell'ambito del Programma di Adeguamento del Trasporto Intermodale di cui alla L. 887/84, approvato dal Consiglio Regionale con delibera 207/4 del 26/3/2005, pertanto realizzato con i poteri straordinari di cui alla menzionata legge in quanto "via di fuga" nel caso di recrudescenza dei fenomeni bradisismici. Trattasi, quindi, di piani e programmi già esecutivi da lungo tempo, per i quali non è applicabile la norma di assoggettabilità ambientale;

b) trattasi, oltretutto, di una strada "urbana di quartiere" (tipo E), secondo la classificazione delle norme funzionali e geometriche, di cui al D.M. del 5/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ed in quanto tale, a norma del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs. 4/2008, il progetto non è soggetto a valutazione ambientale;

- per quanto attiene alla richiesta di invio del progetto al Ministero dell'Ambiente per l'acquisizione dei pareri di competenza, il Contraente Generale ha fatto presente che le disposizioni legislative vigenti non prevedono che il progetto di un'opera, in via generale, debba essere sottoposto al predetto Ministero per l'approvazione, sebbene ricadente nell'ambito del sito di interesse nazionale Litorale Domitio – Flegreo ed Agro Aversano. Il Ministero dell'Ambiente si deve, infatti, esprimere solo sulle opere di caratterizzazione e di bonifica delle aree, ove le stesse risultassero inquinate; nel caso in esame l'intervento infrastrutturale si sviluppa nell'ambito di aree per le quali è già stato presentato apposito Piano di caratterizzazione approvato dal Ministero, il quale si esprimerà sulla eventuale bonifica da effettuarsi in base ai risultati della caratterizzazione ed adottando i parametri previsti dalle norme in relazione al tipo di utilizzo delle aree stesse.

Dette argomentazioni sono state condivise dal Responsabile del Procedimento nonché Presidente della Conferenza.

In data 08.08.2008 il C.T.A. ha preso atto del progetto preliminare del II° lotto – viabilità dell'Intervento C11 rielaborato dal Contraente Generale e dell'avvenuto esame del predetto progetto da parte della Conferenza dei Servizi.

Nel frattempo, con nota prot. n. 525/2008 del 12.06.2008 il Contraente Generale aveva rappresentato al Concedente ed all'Assessorato ai Trasporti e Viabilità della Regione Campania, nonché al Sindaco di Pozzuoli, lo stato di avanzamento dell'esame della progettazione del II° lotto – viabilità dell'intervento di che trattasi da parte della Conferenza dei Servizi, chiedendo alle Amministrazioni in indirizzo di valutare la necessità ed l'urgenza di reperire i fondi necessari per il finanziamento del predetto lotto, la cui progettazione era già in loro possesso in quanto partecipanti alla Conferenza stessa.

In data 10.10.2008 con nota prot. n. 2008.0841441 l'Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità della Giunta Regionale della Campania ha trasmesso alla Struttura di Coordinamento ex lege 887/84, per le consequenziali attività di competenza, copia del 1° Atto Integrativo della Intesa Generale Quadro del 18.12.2001, sottoscritto in data 01.08.2008 dal Governo e dalla Regione Campania, con il quale, tra l'altro, è stato individuato tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale il collegamento viario "Svincolo Via Campana – Porto di Pozzuoli" del costo definito in progetto preliminare di 153,98 milioni di euro, che la Regione Campania si impegnavo a finanziare con fondi POR 2007-2013 per 45 milioni di euro, mentre la residua quota di 108,98 milioni di euro a carico della Legge Obiettivo.

In data 10.10.2008 con nota prot. n. 1479 la Struttura Commissariale ex lege 887/84 ha trasmesso al Comune di Pozzuoli le note del Dirigente del Settore Provinciale del Genio Civile, prot. n. 076757 del 16.09.2008 e della Direzione Urbanistica della Provincia di Napoli prot. n. 1453 del 28.09.2008, con i quali viene rappresentato, in merito a quanto discusso nelle Conferenze dei Servizi dell'Int. C11, che la Provincia di Napoli potrà esprimere il proprio parere di competenza soltanto a seguito della acquisizione della delibera di Consiglio Comunale di Pozzuoli di adozione della variante al PRG vigente, dei pareri obbligatori sulla variante proposta della Autorità di Bacino competente, del Genio Civile e dell'ASL e dell'attestazione dell'espletamento delle fasi di pubblicità, ritenendo quindi sospeso il procedimento in attesa di quanto sopra elencato.

In data 20.10.2008 con nota prot. n. 910 il Contraente Generale ha trasmesso alla Struttura di Coordinamento ex lege 887/84 copia del progetto preliminare dell'Int. C11 – II° lotto approvato dalla Conferenza dei Servizi, per il successivo suo inoltro alla Struttura Tecnica competente del Ministero dei Trasporti per la fase istruttoria.

In risposta alla predetta nota, in data 29/10/2008 con nota prot. n. 43882 il Comune di Pozzuoli ha rappresentato alla Struttura Commissariale che tutti gli interventi del Piano Intermodale sono compatibili con il P.T.P. ai sensi e per gli effetti dell'art. 22 delle Norme di attuazione ed, inoltre, con il Decreto del Presidente della Amministrazione Provinciale di Napoli n. 69 del 23.01.2002 è stato approvato il P.R.G. del Comune di Pozzuoli con il quale si dà atto che tale strumento urbanistico è stato conformato al P.T.P.; altresì gli interventi del Programma di adeguamento del trasporto dell'Area Flegrea legge 887/84 sono fra quelli previsti nella relazione del suddetto P.R.G.

Continuando, il Comune di Pozzuoli ha rammentato che in Conferenza dei Servizi sono stati acquisiti i pareri dei vari Enti interessati, tutti favorevoli anche per gli aspetti ambientali ed archeologici, nonché della stessa Provincia di Napoli, fermo restando, da parte di quest'ultima, la riserva di confermarlo all'esito della procedura di variante del P.R.G. da parte del Comune di Pozzuoli; ne consegue, per quanto su esposto, che l'Amministrazione Comunale deve solo formalmente redigere ed approvare un assestamento del P.R.G. vigente che deve tener conto degli interventi di completamento del Programma L. 887/84 approvati dalle Conferenze dei Servizi, interventi già sostanzialmente previsti dagli strumenti urbanistici.

In relazione a quanto su esposto, trattandosi di mera deroga procedurale, e tenuto conto della urgenza ed indifferibilità di procedere alla approvazione e realizzazione delle opere di cui alla Convenzione n. 6/2006 di rep., il Comune ha, quindi, chiesto al Presidente della Regione Campania, nella qualità di

Commissario Straordinario L. 887/84, di valutare l'opportunità che i relativi progetti, tra cui l'Intervento C11, siano approvati con i poteri straordinari anche ai fini ambientali ed urbanistici, nelle more della elaborazione da parte della Amministrazione Comunale della variante di assestamento del P.R.G..

### **Aspetti Tecnici**

Come si evince dalla Relazione di inquadramento del Progettista Tav. A, il progetto viario del II° lotto dell'Intervento C11 è stato rielaborato:

- In funzione delle esigenze trasportistiche rappresentate dal Comune di Pozzuoli e, pertanto, degli effettivi volumi di traffico che si sarebbero andati a sviluppare sul territorio di Pozzuoli a seguito della molteplicità di interventi pubblici e privati, pianificati ed in corso di realizzazione;

- in relazione al consequenziale studio affidato dai Contraenti Generali della Struttura Commissariale ex lege 887/84 ad una società specializzata in "studi trasportistici" la quale ha redatto il "Piano delle Infrastrutture di Trasporto del Comune di Pozzuoli";

- a seguito delle prescrizioni e raccomandazioni espresse dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania con nota prot. n. 6182 del 10.06.2008, fatte proprie dal Contraente Generale.

Passando agli Aspetti Tecnici, dalla Relazione Illustrativa Tav. B1 del progettista si evince quanto segue:

#### **1. Premessa e illustrazione degli obiettivi del progetto**

Nel centro abitato del Comune di Pozzuoli e, in particolare, nell'area delimitata a nord dalla tangenziale di Napoli, a ovest da Via Fascione, a sud dal porto di Pozzuoli ed a est da Via Campana, è in fase di progetto il collegamento di un'area, avente funzione retro-portuale da realizzarsi nell'area "Ex Depositi POL Zona Cimitero", adiacente al cimitero e in gran parte attualmente non edificata (cfr. Figura 1) con, a valle, il porto di Pozzuoli e, a monte, la viabilità locale di connessione con la viabilità primaria (rappresentata principalmente dalla tangenziale di Napoli), giusta Ordinanza n. 1516 del 08/11/2006 del Commissario Straordinario di Governo ex art. 11 C. XVIII° L. 887/84.

Il territorio flegreo è un'area di grande instabilità geologica, tale condizione ha profondamente segnato il paesaggio caratterizzandone immagine e sviluppo. Per certi versi anche l'intervento in oggetto si è reso necessario per consentire, in caso di calamità naturale, la rapida evacuazione della popolazione. La nascita di questo nuovo asse viario è quindi, per certi versi, figlia del bradisismo, e lo stesso asse ha poi fatto scaturire la necessità di un'idea guida per la sistemazione delle aree residuali al contorno dell'asse stesso.

Un nuovo collegamento tra l'area portuale e la grande viabilità (Tangenziale di Napoli) era stato, pertanto, previsto dal Programma di adeguamento del trasporto intermodale dell'area flegrea presentato dal Presidente – Commissario ex lege 887/84, approvato dal Consiglio Regionale della Campania nella seduta del 26/03/1985 con delibera n. 207/4.

Obiettivo del progetto è garantire, quindi, un collegamento diretto tangenziale-porto, attraversando da monte a valle l'intera area "Ex Depositi POL Zona Cimitero", parte del centro abitato, la viabilità esistente parallela alla linea di costa (Via Luciano, Via Campi Flegrei), la linea ferrata della Cumana e Via Fasano, senza interferenza alcuna ovvero senza produrre un abbattimento del livello di servizio di tali assi stradali anzi, incrementandone la funzionalità e garantendo una migliore distribuzione dei flussi veicolari, essendo l'asse viario Via Campana/Via Artiacò attualmente l'unico collegamento tangenziale-porto.

#### **2. Descrizione dell'area di intervento**

Da un punto di vista morfologico, l'area oggetto di intervento può essere suddivisa in due zone con caratteristiche altimetriche completamente differenti, separate l'una dall'altra da un ripido costone di roccia

dell'altezza di circa 30 m, avente un andamento parallelo alla linea di costa, il quale ha rappresentato un elemento fortemente condizionante di tutte le scelte progettuali riguardanti il tracciato plano-altimetrico del nuovo asse viario.

La zona a monte della scarpata presenta una morfologia collinare con quote variabili tra i 40 e i 70 m. All'interno di questa zona e nella sua parte più alta, sono presenti residenze private sparse, aree destinate ad uso agricolo, l'area "Ex Deposito POL zona Cimitero della Marina Militare" e l'area cimiteriale, mentre nella parte più bassa ricade parte del centro abitato di Pozzuoli. La zona ubicata al piede del costone roccioso, è caratterizzata dal rilevato ferroviario della Cumana parallelo al costone stesso (i binari sono a quota circa 10 m s.l.m.), a valle del quale e adiacentemente ad esso, si sviluppa Via Nicola Fasano e, infine, a partire dalla stessa Via Fasano fino alla scogliera, si estende un'area pianeggiante con pendenza dolcemente degradante verso il mare e con quote variabili tra i 5,5 m e i 3 m. All'interno di questa "piattaforma" sono presenti gli stabilimenti di proprietà della Sofer e della Nautica Maglietta, ma l'intera area è oggetto di radicali interventi di riqualificazione ed è destinata a un netto cambiamento delle attività in essa presenti.

Tra l'altro, sempre nell'ambito del Programma ex lege 887/84 è previsto un ampliamento e potenziamento del porto, per quanto attiene l'attività diportistica, con lo spostamento delle attività commerciali (traghetti ed aliscafi), con relativa zona di imbarco, nell'area di costa compresa tra gli stabilimenti Maglietta e Sofer.

### **3. Riferimenti urbanistici e territoriali**

#### **3.1 Quadro normativo di riferimento**

Il progetto e la valutazione ambientale fanno riferimento alle norme urbanistiche vigenti e alle norme intersettoriali che presuppongono valutazioni ambientali, così riassunte:

- L. 1497/39 -Aree di tutela paesistica con dichiarazione di notevole interesse pubblico;
- P.R.G. - Norme Tecniche di Attuazione;
- L.R.C. 14/82 - Regione Campania - Indirizzi programmatici e direttive fondamentali per i Piani Regolatori;
- L. 431/85 - Piano Territoriale Paesistico;
- L.R. 33/93 - Piano Parco Regionale Campi Flegrei;
- L. 887/84 - Legge dello Stato di attuazione del Programma di Adeguamento del sistema di trasporto intermodale dell'Area Flegrea.

#### **3.2 Piano Territoriale Paesistico dei Campi Flegrei**

La presente normativa di Piano detta norme e prescrizioni riguardanti gli interi territori di Bacoli, Pozzuoli e Monte di Procida, sottoposte alle disposizioni dell'art. 1 quinquies della legge 8 agosto 1985 n. 431. Le aree regolate dal presente Piano sono distinte in zone, secondo le perimetrazioni e la normativa. La distinzione di tali aree o zone di piano è stata determinata dal valore differenziato degli elementi costitutivi riconosciuti in sede di analisi. A tali valori corrispondono diversi gradi di tutela paesistica. Il piano costituisce norma immediatamente vincolante e prevalente nei confronti degli strumenti di pianificazione urbanistica comunali, provinciali e nei confronti del P.T.C. ai sensi dell'art. 5 della legge 17 agosto 1942 n.1150 e dei piani di settore regionali, in applicazione dell'art. 23 R.D.1357/40. I piani regolatori generali e particolareggiati dovranno essere adeguati alla presente normativa di piano paesistico.

Tutti gli interventi dovranno comunque risultare compatibili con le esigenze della tutela paesistica con particolare riferimento al rispetto dei punti di vista panoramici, delle vedute panoramiche residuali tra gli edifici esistenti, della geomorfologia e dell'andamento naturale del terreno, delle altezze degli edifici stessi e di quelli esistenti al contorno.

Interventi per la recinzione dei fondi agricoli, delle aree libere e delle aree edificate secondo le sottoelencate modalità:

- per le aree agricole, i boschi, gli incolti, le aree di macchia ricadenti in zona P.I. possono realizzarsi recinzioni unicamente con filo metallico e pali in legno al fine di evitare ostacoli alle libere visuali. Per le stesse aree ricadenti in zona P. I. R. possono prevedersi anche con siepi ed arbusti di essenze tipiche del luogo; nelle restanti zone del presente piano e nelle aree a destinazione residenziale o diversa da quelle sopra elencate nelle zone P.I. e P. I. R. possono realizzarsi recinzioni in muratura di tufo a vista, anche con inserimento di cancellate metalliche, queste ultime della massima trasparenza, senza impiego di cemento a vista.

L'intero progetto dell'asse di collegamento porto – tangenziale ricade in due zone diverse individuate dal piano paesistico. Lo svincolo collegato alla tangenziale ricade in un'area per la ricerca tecnologica, mentre la parte residuale dell'intervento e lo svincolo adiacente al porto in area di protezione integrale con restauro paesistico.

L'art 22 "Opere pubbliche e di interesse pubblico" delle norme di attuazione del P.T.P. prevede in ogni caso al secondo comma: "è consentito il completamento delle opere infrastrutturali dell'area flegrea e delle opere di adeguamento e potenziamento del Porto di Pozzuoli in attuazione del Piano Intermodale dell'Area Flegrea ex lege 887/84. I progetti esecutivi di dette opere dovranno tenere conto dei criteri di tutela paesistica e dovranno recepire eventuali indicazioni e prescrizioni dettate dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici e della Soprintendenza Archeologica ciascuno per le relative competenze".

### 3.3 Parco Regionale dei Campi Flegrei

L'Ente Parco Regionale dei Campi Flegrei, istituito con legge regionale n. 33 del 1 settembre 1993, in conformità ai principi della Costituzione Italiana ed alle disposizioni generali della legge n. 394/1991, è dotato di personalità giuridica di diritto pubblico, è sottoposto alla vigilanza della Regione Campania ed ha per fine la tutela istituzionale delle peculiarità naturali, ambientali e storiche dei Campi Flegrei, in funzione del loro uso sociale, per la promozione della ricerca scientifica e dell'educazione ambientale. L'Ente persegue la tutela dei valori naturalistici, agricoli, paesaggistici ambientali e della biodiversità anche attraverso il miglioramento delle condizioni di vita delle comunità locali e la realizzazione di un equilibrato rapporto tra attività economiche ed ecosistema, per uno assetto sostenibile e responsabile.

Costituiscono il patrimonio naturale: le formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche e biologiche, o gruppi di esse, che, in forma di ecosistemi unitari ed interconnessi, hanno rilevante valore naturalistico e ambientale. I territori nei quali sono presenti i valori, intrinsecamente vulnerabili, sono sottoposti al regime di tutela e di gestione di cui al Piano Territoriale del Parco e, nell'attesa della sua adozione, delle Norme di Salvaguardia che hanno lo scopo di realizzare il recupero e la valorizzazione dei caratteri di leggibilità e di conoscibilità del territorio, all'interno di paesaggi culturali, che risultano essere il prodotto del rapporto secolare tra attività umana e natura, così come sancito dalla Convenzione Europea sul Paesaggio definito a Firenze il 20 ottobre 2000.

Le competenze di gestione, tutela e valorizzazione esercitate dal Parco ai sensi della legge regionale n. 33/1993, si estendono all'ambito territoriale del Parco ricadente in quello dei Comuni di Bacoli, di Monte di Procida, di Napoli, di Pozzuoli, secondo la delimitazione fissata con le modalità previste dalla legge. Le competenze del Parco sono estese anche alle aree territoriali indicate dalle direttive di pianificazione strategica che il Parco stabilisce, approva ed adotta in coerenza agli indirizzi del Piano Territoriale Regionale. I Comuni del Parco e quelli adiacenti e circostanti che non ricadono direttamente nel Parco né in area contigua come individuati ai sensi della legge regionale n. 33/1993, possono richiedere alla Regione e all'Ente Parco, con deliberazione dei propri organi competenti, l'inserimento di parti pregevoli di territorio in area Parco o contigua al Parco.

L'area interessata dal progetto dell'asse di collegamento porto – tangenziale, ricade immediatamente al di fuori dei confini del Parco, in prossimità della zona del Campiglione, per cui non risulta essere soggetta a nessuna disposizione presente nel regolamento del Parco Regionale dei Campi Flegrei.

### 3.4 P.R.G. – Norme Tecniche di Attuazione

Il P.R.G. interessa, ai sensi dell'art. 7 della legge Urbanistica 17.8.1942 n°1150, l'intero territorio del Comune di Pozzuoli e fornisce le direttive per l'uso e lo sviluppo di esso, dettando indicazioni e prescrizioni sia per la stesura dei piani attuativi che per la disciplina delle iniziative connesse allo sviluppo edilizio e urbanistico.

Nel territorio comunale, l'uso delle zone e degli immobili ivi compresi è disciplinato dalle leggi vigenti, dalle prescrizioni del Piano Paesistico dell'Area dei Campi Flegrei approvato con Decreto del Ministro per i Beni Culturali e Ambientali del 6.11.1995, dalle prescrizioni del P.R.G. e dalle altre eventuali e più specifiche disposizioni urbanistiche vigenti. Tutti gli interventi consentiti dal PRG per le singole zone, oltre all'ammissibilità urbanistica, devono essere, per quanto attiene alla tutela paesistico - ambientale, conformi alle prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico approvato con D.M. 26 aprile 1999 e eventuali sue varianti, e, per i territori interessati, a quelle del Piano Parco o a quelle del Piano della Riserva. In assenza di questi ultimi Piani si applicano le relative Norme di Salvaguardia. Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere consentite con intervento edilizio diretto, purché nella relativa delibera di approvazione sia documentata la loro compatibilità nel contesto del territorio, sia sotto il profilo ambientale, sia sotto il profilo urbanistico. Per le opere pubbliche del Comune, la deliberazione con la quale il progetto viene approvato, o l'opera autorizzata, ha i medesimi effetti della concessione edilizia. Le opere pubbliche o di pubblica utilità sono individuate in aree per standard, ai sensi del D.I. 1444 del 1968 e della l. reg. n. 14/82 nonché nelle zone territoriali omogenee F.

Il progetto del nuovo asse di collegamento porto – tangenziale prevede uno svincolo a monte ed uno a mare fuori terra. Lo svincolo a monte, in collegamento con la tangenziale, ricade in area E\_R: agricola di restauro paesistico ambientale e di consolidamento dei terreni acclivi instabili e/o in dissesto. Lo svincolo in corrispondenza del porto ricadrà in zona D2: area industriale di riconversione. Il tracciato intermedio andrà ad interessare invece diverse tipologie di aree: E2: area agricola semplice. Area seminativa, a frutteto e a vigneto; B5.2: area residenziale saturo recente interna o contigua ad emergenze naturalistiche e paesistiche o a zone di elevato pregio ambientale in zona P.I.R.; V\_Pa: verde pubblico attrezzato.

### 3.5 Scelta della soluzione progettuale

Come innanzi detto, il nuovo collegamento viario tra il porto di Pozzuoli e la Tangenziale di Napoli fu previsto già nel programma presentato nel 1985 dal Commissario Straordinario di Governo ex lege 887/84 per l'adeguamento del trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico, in quanto detto collegamento era, ed è tuttora, consentito solo attraverso una viabilità locale, Via Pergolesi/Via Artiaco, del tutto inadeguata sia per svolgere la funzione di "via di fuga" nel caso di recrudescenza dei fenomeni bradisismici e sia per le esigenze trasportistiche.

Lo studio di fattibilità all'epoca elaborato dall'Università di Napoli ed allegato al Piano (All. 1), non fu però attuato in quanto incompatibile sia dal punto di vista ambientale e sia dal punto di vista archeologico: esso prevedeva la realizzazione di un lungo viadotto di circa 790 m che, dipartendosi dalla zona portuale (in adiacenza della Nautica Maglietta) si elevava in fregio al costone tufaceo, con piloni di altezza massima di circa mt. 25, per poi attraversare la Via Domitiana, all'altezza di Via Fascione, con una galleria artificiale che si collegava con l'attuale svincolo "via Campana" della Tangenziale di Napoli.

Detto progetto prevedeva la realizzazione di una piattaforma stradale della larghezza di 12 m, con un'unica corsia per ogni senso di marcia oltre alle banchine ed ai marciapiedi laterali.

È evidente l'impatto ambientale determinato dalla presenza del lungo viadotto parallelo al costone tufaceo, perfettamente visibile dalla zona di collegamento con la galleria artificiale, dove sono presenti diverse strutture murarie antiche di epoca romana.

A seguito della sottoscrizione della Convenzione n. 6/2006, la società COPIN S.P.A. quale Contraente Generale del Commissario Straordinario ex lege 887/84 incaricata per il completamento del Piano Viario dell'area Flegrea, ha proposto, nell'ambito dell'intervento "C11 – Miglioramento dello svincolo della Tan-

genziale di Napoli in via Campana per il collegamento con le strade di penetrazione "A" e "B" con via Campana, una nuova soluzione progettuale del predetto collegamento "Porto – Tangenziale".

La soluzione proposta, come evincesi dalla planimetria allegata (All. 2), si sviluppava a partire dalla attuale rotatoria prevista sulla "Strada di penetrazione A" opportunamente ampliata, per poi continuare parte in trincea (circa per 350 m) e in parte in galleria (circa 630 m) attraversando l'area dell'ex deposito POL zona Cimitero della Marina Militare, ormai in disuso. In corrispondenza della linea ferroviaria della Cumana e della via Fasano veniva previsto un breve tratto in viadotto (circa 120 m) con pile di altezza non superiore a 8÷10 m, collegandosi con l'area portuale, in corrispondenza del piazzale dello stabilimento Sofer, con una struttura a spirale del diametro di circa 50 m. Anche nella su descritta soluzione progettuale era stata prevista una sola corsia per senso di marcia oltre l'ingombro delle banchine e marciapiedi, con una piattaforma stradale complessivamente larga 12 m.

Il progetto preliminare di detta soluzione è stato esaminato dal Comitato Tecnico Amministrativo della Struttura Commissariale, il quale, pur condividendolo in linea di massima, ha prescritto che:

"Il Concessionario possa dar corso alle progettazioni definitive secondo le previsioni contrattuali ed il cronoprogramma, da sottoporre alla approvazione di apposita Conferenza dei Servizi che sarà convocata a termini di legge per recepire eventuali indicazioni e prescrizioni delle competenti Soprintendenze, ai sensi dell'art 22 del Piano Territoriale Paesistico dei Campi Flegrei".

Prima di procedere alla convocazione della Conferenza dei Servizi, tenuto conto delle esigenze espresse dal Comune di Pozzuoli, Ente destinatario finale delle opere previste dal Programma, ex lege 887/84, nel corso di riunioni tenutesi con i diversi Contraenti Generali incaricati per la realizzazione del Piano Intermodale, i Contraenti COPIN e INFRAFLEGREA hanno ritenuto necessario incaricare una società specializzata per la elaborazione del PIANO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DEL COMUNE DI POZZUOLI, affinché fossero fornite precise indicazioni circa gli effettivi volumi di traffico che si sarebbero andati a ripercuotere sul territorio di Pozzuoli a seguito delle mutate esigenze, l'idoneità del sistema stradale attuale integrato con previsioni progettuali proposte dai Contraenti Generali, la eventuale necessità di un'ulteriore integrazione del sistema stradale, il dimensionamento e le modalità di gestione delle aree parcheggio, tenuto conto della volontà della Amministrazione Comunale di realizzare Zone a Traffico Limitato nell'area del Centro Urbano Antico.

Da tale studio è emersa la necessità di rivedere ulteriormente il progetto dell'asse viario di collegamento "porto tangenziale", prevedendo due carreggiate distinte con due corsie per senso di marcia, sia per i volumi di traffico ipotizzati in funzione delle future esigenze di sviluppo dell'area, sia per la diversa funzione che detta strada dovrà svolgere a servizio dell'area portuale e della zona a traffico limitato del centro urbano antico di Pozzuoli, sia per garantire le adeguate condizioni di sicurezza e prestazionali dell'asse viario. L'efficacia di tale scelta progettuale è confermata dalla verifica trasportistica del progetto preliminare proposto che evidenzia l'assenza di fenomeni di congestione per il tutto sistema stradale di riferimento in ogni ora del giorno.

Anche in questo caso, le esigenze di prevedere una maggiore piattaforma stradale, per entrambi i sensi di marcia e la necessità di tutelare i beni ambientali e del paesaggio, hanno condotto a ricercare soluzioni maggiormente compatibili con il territorio.

Si è pertanto considerato uno studio approfondito finalizzato al mantenimento dell'opera interamente in galleria, eliminando quindi tutte le soluzioni in viadotto, precedentemente adottate, in corrispondenza del costone, della via Fasano e della linea ferroviaria Cumana.

#### **4. Il progetto proposto**

Il progetto prevede la realizzazione di un asse di collegamento monte-valle che, per gran parte della sua lunghezza, si sviluppa in galleria a doppia canna con due corsie per senso di marcia, superando un dislivello di circa 60 m con pendenza uniforme prossima al 6%; tale scelta progettuale deriva dall'intento di garantire all'asse viario un'adeguata capacità.

Le sezioni di carpenteria e le planimetrie delle opere sono studiate in modo tale da consentire l'inserimento di una serie di manufatti necessari per la sicurezza in galleria, in modo conforme a quanto previsto dalla normativa ministeriale e dalle circolari Anas in materia di sicurezza.

Il collegamento con il porto e la viabilità locale di valle è garantito da un sistema a doppia rotatoria; a monte, invece, l'intervento prevede la realizzazione di nuove strade di collegamento tra la galleria e Via Fascione, con conseguenti adeguamenti della variante Solfatara e nuove intersezioni stradali di cui una a rotatoria e, infine, di una nuova rampa di uscita della tangenziale per i veicoli provenienti da Roma (cfr. Figura 2). La nuova uscita per gli utenti provenienti da Roma, oltre a consentire un più rapido collegamento con il porto, induce un abbattimento del livello di congestione lungo l'attuale percorso di collegamento tangenziale – porto, che avviene interamente all'interno del centro abitato.

Tra le due zone di monte e di valle si sviluppa l'area interessata dalla costruzione delle gallerie che, anche se interna ad una zona urbanizzata, insiste per i primi 700 m – 800 m su terreni in edificati, per cui l'interferenza con insediamenti abitativi o produttivi risulta scarsa o quasi inesistente; ciò rende trascurabile eventuali problematiche legate al controllo dei cedimenti in superficie ed alla limitazione delle vibrazioni prodotte dallo scavo. Tali problematiche sono state valutate, invece, nei successivi metri di scavo (circa 200 m ) in cui è possibile rilevare la presenza di unità abitative isolate di medie dimensioni (massimo 4-5-piani) anche se a circa 50 m sopra l'estradosso della galleria di progetto. Le quote di ricoprimento della galleria risultano variabili linearmente con l'approfondimento delle gallerie stesse raggiungendo valori massimi di circa 50 m. La sezione di progetto tipo in galleria naturale ha raggio interno di calotta pari a circa 5.20 m ed un'area di scavo di circa 100 mq.

Per quanto riguarda l'interasse tra gli assi delle due gallerie è stata adottata una misura, funzione delle litologie attraversate e delle coperture, variabile tra i 30 m ed i 35 m circa. Al fine di evitare che l'entità delle sovrassollecitazioni indotte dagli scavi assumano valori tali da indurre al crollo del setto-nucleo d'avanzamento, si prescrive di attaccare le gallerie da un unico fronte; a tal fine è indispensabile che l'avanzamento dello scavo nei due fornicci adiacenti deve essere effettuato in modo tale che il rivestimento definitivo di una delle due canne sia sempre presente e collaborante al momento dello scavo della seconda, quindi, la distanza dei fronti di scavo tra le due canne non dovrà essere inferiore a "8 diametri" e comunque sarà regolata in funzione della risposta deformativa dell'ammasso e delle fasi di lavorazione (getto di conci, maturazione del calcestruzzo, ecc) effettivamente realizzata in cantiere.

Come visto l'asse stradale ha uno sviluppo quasi interamente ipogeo, ciò ha consentito di ridurre al minimo l'impatto ambientale dell'opera, consentendo di ridurre l'intervento di sistemazione architettonica alla modellazione e sistemazione a verde delle aree di accesso e di svincolo. Si tratta comunque di ampie superfici (circa 95.000 mq) che, se pensate quali semplici sistemazioni a prato, rischiano di apparire quali insignificanti svincoli autostradali.

L'importanza dell'area nella quale è inserito l'intervento e la necessità di assolvere anche alla funzione di "porta" della città di Pozzuoli, per chi accede dalla tangenziale, ha imposto una riflessione più articolata. Una volta realizzato l'asse di collegamento accadrà che, i visitatori provenienti dalla tangenziale nella città Flegrea, imboccheranno la galleria senza aver avuto la possibilità di comprendere la morfologia della costa, probabilmente scorgendo solo in lontananza la presenza del mare. Imboccato il tunnel e percorso circa un chilometro, scopriranno improvvisamente il mare e lo skyline evidente del Rione Terra. Questo effetto di "meraviglia" si svelerà dinamicamente, con un effetto di "zoom" dovuto alla velocità degli autoveicoli che si avvicinano alla fine della galleria.

Occorre quindi pensare ad un intervento di sistemazione a verde dell'area che assolvere anche ad una funzione totemica, di riconoscibilità dell'area anche a grande distanza, capace di guidare nella scoperta del sito l'automobilista più veloce ricordandogli al contempo la straordinarietà del sito in cui è realizzato.

Lo svincolo a valle risolve anche un problema di percorrenza pedonale. La via Fasano infatti verrà leggermente sopraelevata per consentire alle due canne della nuova galleria di fuoriuscire diagonalmente a quota + 4,5 metri sul livello del mare. Ciò comporta la formazione di un'area a forma triangolare posta a quota +8 metri sul l.m., che risulta essere un belvedere pedonale sul porto.

Per consentire l'accesso al piazzale sotterraneo da quest'area è opportuno prevedere un ponte pedonale a sviluppo curvilineo. Questo collegamento, realizzato con una rampa a pendenza inferiore all'otto per cento, garantisce l'abbattimento della barriera architettonica e, al contempo, consente di far agevolmente superare ai pedoni lo svincolo. Il ponte pedonale previsto è in calcestruzzo con cassone a sezione chiusa su appoggi plurimi. La superficie esterna del ponte sarà realizzata in cls additivato con elementi per il controllo del ritiro e i casseri metallici avranno la superficie lavorata a controllo numerico per realizzare un disegno geometrico del cls che richiamerà la vegetazione.

Per la formazione delle scarpate in rilevato, invece, sono previste in corso d'opera tre fasi distinte: la prima di riporto del terreno vegetale, la seconda prevede la formazione di cotici erbosi mediante idrosemina, ed infine la formazione di siepi. La messa a dimora delle specie arbustive ed arboree dovrà essere eseguita con particolare attenzione ai problemi di invasione della sagoma dei veicoli, mantenendo quindi una fascia di sgombro adeguata, da 2 a 4 metri, a solo cotico erboso.

### **Complessivamente l'intervento proposto prevede:**

- mt. 1.790 di viabilità in superficie (area di monte, area di valle, sovrappasso via Fasano) per la realizzazione degli svincoli e rotatorie di collegamento;
- mt. 2.100 di galleria naturale a due corsie;
- mt. 250 di galleria artificiale;
- impianto di illuminazione galleria e viabilità di superficie;
- impianto di drenaggio in galleria;
- impianto di smaltimento acque viabilità di monte e di valle;
- impianti tecnologici in galleria per rilevazione agenti inquinanti e segnalazione allarmi, estrazione fumi, semaforizzazione ingressi, antincendio idrico, illuminazione di sicurezza, stazioni di emergenza (ogni 150 mt), ritrasmissione radio, ecc.;
- n. 4 gallerie trasversali tra i fornici delle gallerie, provviste di doppia ventilazione, doppia serranda tagliafuoco e doppie porte tagliafuoco REI 120, poste da una interdistanza di mt. 200 circa, per la sicurezza stradale in galleria;
- n.1 by-pass carrabile di collegamento tra i fornici delle gallerie, per il passaggio dei mezzi di soccorso, posto al centro della galleria e completo di tamponamento metallico con n. 2 portoni carrabili;
- mq. 700 di consolidamento del costone di valle;
- mq. 52.500 di aree da sistemare a verde
- segnaletica stradale verticale ed orizzontale;
- Indagini archeologiche preventive e durante le operazioni di scavo

### **5. Fattibilità dell'opera**

Dallo studio di fattibilità dell'opera, è emerso che la realizzazione degli interventi di progetto non solo risulta compatibile con i vincoli di natura storica, archeologica, paesaggistica interferenti sulle aree interessate, ma apporta notevoli benefici alla rete stradale esistente, riqualificandola e potenziandola, garantendo una più efficiente distribuzione dei flussi veicolari e maggiori livelli di funzionalità e sicurezza. Le strade di progetto, inoltre, o non interferiscono in maniera alcuna con le strutture presenti nell'area interessata o, nel caso in cui ciò risulti inevitabile, sono progettate in modo da risultare il meno possibile impattanti e da non compromettere la funzionalità delle strutture stesse. Sono qui di seguito elencati le principali soggezioni esterne presenti nell'area che interferiscono con le strade di progetto e il modo in cui gli impatti derivanti da tali interferenze sono stati mitigati o addirittura eliminati.

### **6. Problematiche ed interferenze con i pubblici servizi**

Il tracciato plano-altimetrico delle strade di progetto risulta fortemente condizionato da numerosi vincoli che insistono nell'area di intervento. Tra questi, quelli che hanno esercitato un peso maggiore nelle scelte progettuali, sono, procedendo da monte verso valle:

- Emissario di Cuma. Poco prima di Via Campi Flegrei e con un andamento parallelo alla stessa, ad oltre 30 m di profondità, si sviluppa il collettore di Cuma, un collettore a sezione ovoidale di grandi dimensioni (3 m di larghezza per 3,50 m di altezza), il cui piano di scorrimento ha una quota di circa 6 m e una pendenza costante pari a 0,64X1000. Nel corso della progettazione, sono state elaborate diverse ipotesi circa l'andamento della galleria in corrispondenza di tale collettore, allo scopo di trovare una soluzione che risultasse la meno impattante possibile. La soluzione risultata migliore e conseguentemente adottata, consiste nel passaggio della galleria al di sotto del collettore, il che ha comportato un incremento, comunque contenuto in limiti accettabili, delle pendenze in gioco. Questa attività, di concerto con i tecnici gestori dell'impianto, deve essere programmata in modo da evitare qualsiasi danno all'impianto. In fase preventiva saranno condotte tutte le verifiche e misurazioni per accertare sia la precisa posizione del collettore, con i suoi ingombri, che la tipologia degli interventi da adottare. Dovrà essere garantito un franco sufficiente tra le opere al contorno per lo scavo della galleria e la struttura del collettore. Anche le attrezzature per lo scavo e per i consolidamenti dovranno essere scelte in modo da evitare danni alla struttura del collettore per la probabile trasmissione delle onde d'urto, per eventuali smottamenti localizzati, ecc.. Infine, occorre prevedere, durante le operazioni di scavo, un'adeguata attività di monitoraggio che dia precise indicazioni sulla corretta applicazione delle misure preventive stabilite.

- Ferrovia Cumana Sepsa. Prima dell'imbocco di valle, le due canne della galleria sottopassano i binari ferroviari della Sepsa. In seguito all'analisi dello studio di fattibilità, la società SEPSA ha comunicato che la posizione dell'attraversamento della galleria con la Cumana SEPSA, risultante dalle elaborazioni di progetto, è compatibile con la posizione della costruenda stazione "Cantieri" e con gli interventi di raddoppio dei binari fino alla stazione stessa.

- Collettore di Via Fasano. Il sistema a doppia rotatoria in corrispondenza dell'imbocco di valle della galleria non presenta alcuna interferenza con il collettore a sezione scatolare che attraversa ortogonalmente Via Fasano e giunge fino al mare.

- Accesso all'area del porto. A valle dell'attraversamento ferroviario, la galleria in artificiale sottopassa Via Fasano (per la quale, nell'ambito del progetto, è previsto un adeguamento) e, infine, sbocca nell'area portuale con il sistema a doppia rotatoria. E' stato adottato tale sistema allo scopo di evitare un incrocio diretto con Via Fasano, in quanto ciò avrebbe comportato un impatto notevole sulla viabilità locale. Il tracciato plano-altimetrico delle strade di progetto è stato definito non solo nel rispetto dei vincoli sopraelencati, ma anche nel tentativo di interferire il meno possibile con le strade esistenti e con le fondazioni delle strutture. Si vuole non solo intaccare il meno possibile l'esistente ma, al contrario, migliorarlo, potenziarlo e ricomprenderlo negli interventi di riqualificazione previsti nell'ambito del progetto."

### **Aspetti Economici**

Il calcolo sommario della spesa è stato effettuato, per quanto concerne i lavori, applicando alle quantità caratteristiche delle singole lavorazioni, i costi standardizzati determinati dall'Osservatorio dei lavori pubblici. In assenza sono stati redatti dei computi metrici estimativi, seppure di massima, con l'applicazione dei prezzi di cui al Prezziario Generale della Regione Campania dell' 01/01/1986 aggiornati alla attualità con l'applicazione della Tabella relativa ai lavori prevalenti del D.M. 11.12.1978 (tabella 7g), pertanto con un incremento del 138,079%.

Detto criterio è stato adottato anche per quanto attiene i nuovi prezzi già approvati con precedenti ordinanze, i quali sono stati prima rapportati al 01/01/1986 per poi essere aggiornati alla attualità.

I prezzi sono inoltre, comprensivi degli oneri di sicurezza fino ad una percentuale del 1%.

Lo stato della progettazione non consente di elaborare il progetto per la sicurezza generale che sarà elaborato in fase di progetto definitivo.

Su tutti i prezzi è stato applicato uno sconto del 13,50% salvo che sulla percentuale degli oneri di sicurezza.

I prezzi così aggiornati e ribassati sono comprensivi degli oneri di concessione, valutati nella percentuale del 13,50%.

Nel caso in cui per la stima dei lavori non è stato possibile utilizzare voci di cui al Prezziario Generale innanzi richiamato ovvero i nuovi prezzi già approvati, il Contraente Generale ha proceduto ad effettuare una stima di massima delle singole lavorazioni, applicando valutazioni desunte da interventi simili. Dette valutazioni sono state, in ogni caso, trattate con gli stessi criteri innanzi indicati.

Resta confermato, in ogni caso che, come previsto dall'Atto Applicativo, le stime presuntive in sede di progetto definitivo dovranno essere supportate anche da apposita tabella parametrica, considerato che le opere verranno contabilizzate e liquidate "a corpo" e non "a misura".

Relativamente agli "Oneri per la sicurezza", sono stati valutati nella percentuale del 2,5% gli Oneri della sicurezza specifici della singola lavorazione, mentre per gli Oneri speciali di sicurezza del cantiere è stata elaborata una stima sommaria.

Per quanto attiene alle ulteriori somme a disposizione della Amministrazione, si è proceduto ad una valutazione per quanto possibile attenta, inserendo le sottoelencate voci:

- Espropri
- Spostamento sottoservizi
- Assistenza archeologica
- Convenzioni SEPSA
- IVA
- Imprevisti
- Oneri per incentivi ex art. 18 L.109/94, D.L., Collaudo Tecnico Amministrativo, ecc. accantonando una percentuale del 6% calcolata sull'importo lordo dei lavori.

Con l'applicazione dei su elencati criteri è stato, quindi, elaborato il seguente Quadro Economico del 2° Lotto - Viabilità:

**PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA  
COMMISSARIO STRAORDINARIO - ex Art. 11, c. XVIII legge 887/84**

**INTERVENTO N° C11  
SVINCOLO VIA CAMPANA TANGENZIALE II° LOTTO  
STRALCIO VIABILITA'**

**A1) Lavori**

**OG3 - OG13 - OS10 - OS24**

**OPERE VIARIE - OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA -  
VERDE E ARREDO URBANO - SEGNALETICA STRADALE**

Viabilità area di monte e di valle, sottopasso Via Fasano.	€	3.902.000,00	
<b>Totale lavori (OG3 - OG13 - OS10 - OS24)</b>	€	<b>3.902.000,00</b>	<b>3.902.000,00</b>

**OG4 - OPERE D'ARTE NEL SOTTOSUOLO**

Galleria naturale, Galleria artificiale a monte e a valle, Sottopasso Cumana, Interferenza Collettore di Cuma	€	45.890.250,00	
<b>Totale lavori (OG4)</b>	€	<b>45.890.250,00</b>	<b>45.890.250,00</b>

**OG6 - ACQUEDOTTI E OPERE DI EVACUAZIONE**

Smaltimento acque viabilità a monte e a valle e drenaggio in galleria

€ 1.814.400,00

**Totale lavori (OG6)**€ **1.814.400,00** **1.814.400,00****OG10 - OG11 IMPIANTI PER LA TRASFORMAZIONE ALTA / MEDIA TENSIONE - IMPIANTI TECNOLOGICI**

Illuminazione galleria e viabilità di superficie. Impianti tecnologici galleria

€ 5.754.700,00

**Totale lavori (OG10 - OG11)**€ **5.754.700,00** **5.754.700,00****OG12 - OS25 OPERE ED IMPIANTI DI BONIFICA - SCAVI ARCHEOLOGICI**

Bonifica da ordigni bellici

3.105.000,00

**Totale lavori (OG12 - OS25)**€ **3.105.000,00** **3.105.000,00****Totale lavori****(OG3+OG4+OG6+OG10+OG11+OG12+OG13+OS10+OS24+OS25)**€ **60.466.350,00**

A detrarre percentuale oneri di sicurezza (Art. 7 Atto Applicativo Rep. 9/2006)

(1% di €.60.466.350,00)

€ -604.663,50

**Restano**€ **59.861.686,50** **59.861.686,50**

A detrarre ribasso contrattuale (13,50% di €. 59.861.686,50)

€ -8.081.327,68

**Restano**€ **51.780.358,82** **51.780.358,82**

Percentuale contrattuale di aggiornamento prezzi

(138,079% di €. 51.780.358,82)

€ 71.497.801,66

**Importo netto lavori (A1)**€ **123.278.160,48** **123.278.160,48****A2) Oneri di sicurezza (art. 7 Atto Applicativo Rep. 9/2006)**

Oneri specifici di sicurezza (1,5% di A1) e Oneri generali di sicurezza

€ 4.394.004,75

**Totale oneri della sicurezza non soggetti a ribasso (A2)**€ **4.394.004,75** **4.394.004,75****(A) Totale generale comprensivo degli oneri di sicurezza (A1+A2)**€ **127.672.165,23****B) Somme a disposizione**

Espropri

€ **1.332.700,00** **1.332.700,00**

Convenzione SEPSA e Spostamento sottoservizi

€ **800.000,00** **800.000,00**

Assistenza archeologica

€ **300.000,00** **300.000,00**

I.V.A. sulle opere edili

€ **12.767.216,52** **12.767.216,52**

I.V.A. su Assistenza Archeologica	€	60.000,00	60.000,00
Oneri per incentivi ex Art. 18 L.109/94, Direzione Lavori, Collaudo Tecnico Amm.vo etc. (6% su tot. A)	€	7.660.329,91	7.660.329,91
Imprevisti	€	3.387.588,34	3.387.588,34
<b>Totale somme a disposizione (B)</b>			<b>€ 26.307.834,78</b>

**Totale generale (A) + (B)****€ 153.980.000,00**

Come riferito in premessa, il progetto del 2° lotto – viabilità dell'Intervento C11: Collegamento "Svincolo Via Campana – Porto di Pozzuoli" è stato individuato tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui al 1° Atto Integrativo della Intesa Generale Quadro del 18.12.2001, sottoscritto in data 01.08.2008 dal Governo e dalla Regione Campania, del costo definito in progetto preliminare di 153,98 milioni di euro, che la Campania si è impegnata a finanziare con fondi POR 2007-2013 per 45 milioni di euro, mentre la residua quota di 108,98 milioni di euro verrà finanziata con fondi della Legge obiettivo.

### Programma delle fasi attuative

Per lo svolgimento di tutte le attività necessarie fino alla realizzazione, collaudo e messa in esercizio dell'opera viaria in oggetto si prevede un tempo complessivo di 45 mesi così suddivisi:

• Elaborazione progetto definitivo	:	gg.	120
• Conferenza dei Servizi Decisoria per approvazione progetto definitivo (convocazione e svolgimento Conferenza)	:	gg.	60
• Elaborazione progetto esecutivo	:	gg.	90
• Approvazione progetto esecutivo, affidamento dei lavori	:	gg.	90
• Esecuzione dell'intervento	:	gg.	910
• Collaudo	:	gg.	90
<b>TOTALE</b>	:	<b>gg.</b>	<b>1.360</b>

### CONSIDERATO CHE

Gli esiti istruttori determinano quanto segue:

a) I progetti e le singole tavole e gli elaborati economici allegati, risultano debitamente firmati dal coordinatore progettista ing. Giampiero Martuscelli, nonché dal legale rappresentante del Contraente Generale

b) Gli elaborati sono sufficienti per una completa valutazione tecnica ed economica dell'intervento e sono coerenti con quanto previsto dalla L. 163/2006 e dall'art. 18 e seguenti del D.P.R. 554/99 in materia di Progetto Preliminare e sono completamente esaustivi per definire l'opera in tutte le sue componenti, architettonica, strutturale, impiantistica, in relazione al grado di approfondimento del progetto in argomento

c) L'intervento rientra nell'elenco degli interventi approvati con Delibera del Consiglio Regionale della Campania n. 207/04 del 26.03.1985, con il Titolo " Viabilità di raccordo: Asse Monteruscello e collegamento porto"

d) Il progetto è peraltro conforme alle specifiche funzionali, prestazionali e tecniche, contenute nel documento preliminare alla progettazione costituito dall'accordo sottoscritto in data 07/05/2005 tra il Presidente della Regione Campania ed il Sindaco di Pozzuoli, richiamato nella Convenzione n. 6/2006 e nello schema di Atto Applicativo del "Piano Viario Area Flegrea" approvato con Ordinanza n. 1505 del 30/07/2006

e) Il progetto tiene conto dei parametri geologici dell'area e dei vincoli di natura archeologica, paesaggistica ed urbanistica.

In ogni caso il "progetto definitivo/esecutivo" dovrà recepire, in ottemperanza all' art. 22 delle Norme di Attuazione del Piano Paesistico dei Campi Flegrei, eventuali prescrizioni delle competenti Soprintendenze

f) Il progetto preliminare è stato esaminato in sede di Conferenza dei Servizi, nel cui ambito si sono espressi favorevolmente in linea tecnica i seguenti Enti ed Amministrazioni Pubbliche:

- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici, con nota n. 8160 del 22.07.2008
- WIND S.p.A.
- TELECOM S.p.A.
- ENEL S.p.A.
- SEPSA
- ANAS S.p.A.
- TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.
- Comune di Pozzuoli
- Comune di Napoli, Servizio Fognature.

g) Relativamente agli aspetti ambientali ed urbanistici, il Comune di Pozzuoli ha rappresentato con nota prot. n. 43882 del 29.10.2008 l'opportunità, ai fini della rapida conclusione degli interventi di cui al Programma 887/84, dell'approvazione del progetto con i poteri straordinari attribuiti al Presidente della Regione Campania dall'art. 11 c. XVIII° della richiamata legge 887/84 anche per gli aspetti ambientali ed urbanistici

h) L'art. 11 c. XVIII° della L. 887/84 attribuisce al Presidente – Commissario i poteri di cui all'art. 84 della L. 219/81 per la realizzazione dell'apposito Programma Straordinario approvato dal Consiglio Regionale

i) In base all'art. 84 della L. 219/81 il Presidente – Commissario è soggetto soltanto alle norme di cui al titolo VIII° della predetta legge, della costituzione e dei principi generali dell'ordinamento; il combinato disposto dell'art. 80, c. 5° e dell'art. 82, c. 1° del titolo VIII della legge 219/81 consente la realizzazione delle opere previste dal Programma Straordinario approvato anche in deroga alla normativa urbanistica ed edilizia

j) Tra l'altro, ai fini della VAS e della VIA, la predetta opera non è soggetta a verifica di assoggettabilità in quanto:

- pianificata precedentemente al luglio 2004;
- al di sotto delle caratteristiche dimensionali previste per la predetta verifica;
- trattasi di un'opera stradale collegata all'evento bradisismico, quindi finalizzata a svolgere la funzione di "via di fuga" per la rapida evacuazione della popolazione flegrea;

k) Il progetto è stato valutato positivamente, ai fini ambientali ed archeologici, dalle competenti Soprintendenze in ottemperanza all'art. 22 delle norme di attuazione del P.T.P. dei Campi Flegrei

l) La Provincia di Napoli in linea tecnica ha, comunque, espresso un parere di massima favorevole all'iniziativa, riservandosi di confermarlo a seguito della presentazione della variante urbanistica

m) L'opera interessa per la maggior parte aree pubbliche e, in ogni caso, le aree da espropriare risultano allo stato libere e, nel quadro economico, è stato tenuto conto dell'onere per la loro espropriazione sotto la voce "Espropri"

n) Le valutazioni economiche delle opere a farsi sono state effettuate in conformità alle previsioni contrattuali ed alle disposizioni legislative, e definiscono, sia pure in relazione al grado di approfondimento preliminare in parola, il costo delle opere a farsi, la cui congruità viene confermata dal progettista anche in relazione alla scelta effettuata e precedentemente esposta

o) L'importo di spesa del 1° lotto ammonta ad € 9.050.000,00, pertanto nell'ambito del finanziamento previsto di € 25.000.000,00 dall' Atto Applicativo "Piano Viario Area Flegrea"

p) Il crono programma, allegato al progetto del 2° Lotto – Viabilità, indica le fasi attuative in ordine ai tempi necessari per le varie attività di progettazione, approvazione, affidamento, realizzazione e collaudo delle opere, e più precisamente:

• Elaborazione progetto definitivo	:	gg.	120
• Conferenza dei Servizi Decisoria per approvazione progetto definitivo (convocazione e svolgimento Conferenza)	:	gg.	60
• Elaborazione progetto esecutivo	:	gg.	90
• Approvazione progetto esecutivo, affidamento dei lavori	:	gg.	90
• Esecuzione dell'intervento	:	gg.	910
• Collaudo	:	gg.	90
<b>TOTALE</b>	:	<b>gg.</b>	<b>1.360</b>

q) In sede di progettazione resta nella responsabilità della COPIN la corretta e tempestiva individuazione di ogni possibile interferenza dell'opera con sottoservizi e/o opere interferenti, di modo da prevedere tutti gli accorgimenti necessari per la loro risoluzione, nel rispetto dei tempi e dei costi programmati.

r) Il progetto del 2° lotto – viabilità dell'Intervento C11: Collegamento "Svincolo Via Campana – Porto di Pozzuoli" è stato individuato tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui al 1° Atto Integrativo della Intesa Generale Quadro del 18.12 2001, sottoscritto in data 01.08.2008 dal Governo e dalla Regione Campania, del costo definito in progetto preliminare di 153,98 milioni di euro, che la Campania si è impegnata a finanziare con fondi POR 2007-2013 per 45 milioni di euro, mentre la residua quota di 108,98 milioni di euro verrà finanziata con fondi della Legge obiettivo

s) L'intervento in parola non può prescindere da quello relativo al I° Lotto, in quanto solo la "unicità" dell'intervento risponde agli obiettivi fissati dal Programma di adeguamento del sistema di trasporto intermodale approvato dai competenti organismi

t) In relazione agli esiti delle Conferenze dei Servizi del I° e II° Lotto, devono essere definiti, prima della realizzazione dell'opera, tutti gli aspetti connessi alla gestione dell'intervento nel suo complesso

u) L'intervento potrà essere ammesso ai cofinanziamenti della c.d. "Legge Obiettivo" ed del FESR 2007/2013, il cui presupposto è l'esistenza di un progetto approvato dalle competenti Autorità.

## TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Il Comitato, letta la relazione istruttoria, sentito il Relatore, ritiene che:

Il progetto preliminare dell'intervento C11 "Miglioramento dello svincolo della Tangenziale di Napoli in Via Campana, per il collegamento con le strade di penetrazione A e B e con Via Campana" - 2° lotto-Viabilità: Collegamento "Svincolo Via Campana – Porto di Pozzuoli" possa considerarsi meritevole di approvazione in linea tecnica ed economica, nei limiti ed alle condizioni di cui ai precedenti considerata, per l'importo complessivo di 153,98 milioni di euro con l'adozione del quadro economico che segue, fermo restando che le opere potranno essere realizzate solo in presenza di copertura finanziaria pubblica, anche se deliberata in più annualità, per cui il Contraente Generale non potrà vantare qualsivoglia pretesa di alcun genere per l'eventuale mancata totale realizzazione dell'intervento, nel caso di mancato reperimento della copertura finanziaria occorrente.

Il predetto progetto preliminare, sulla scorta delle richieste formulate dal Comune di Pozzuoli, possa essere approvato con i poteri straordinari di cui all'art. 11 c. XVIII° della L. 887/84 anche ai fini urbanistici ed ambientali.

Per quanto attiene i tempi di esecuzione si confermi l'adozione e l'approvazione del cronoprogramma delle fasi attuative trasmesso dal Concessionario, che prevede un tempo complessivo di 45 mesi così suddivisi:

• Elaborazione progetto definitivo	:	gg.	120	
• Conferenza dei Servizi Decisoria per approvazione progetto definitivo (convocazione e svolgimento Conferenza)	:	gg.	60	
• Elaborazione progetto esecutivo	:	gg.	90	
• Approvazione progetto esecutivo, affidamento dei lavori	:	gg.	90	
• Esecuzione dell'intervento	:	gg.	910	
• Collaudo	:	gg.	90	
<b>TOTALE</b>	:	<b>gg.</b>	<b>1.360</b>	

sia, conseguentemente, approvato il quadro economico del 2° lotto – Viabilità dell'intervento in complessivi € 153.980.000,00 così distinti:

**PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA  
COMMISSARIO STRAORDINARIO - ex Art. 11, c. XVIII legge 887/84**

**INTERVENTO N° C11  
SVINCOLO VIA CAMPANA TANGENZIALE II° LOTTO  
STRALCIO VIABILITA'**

**A1) Lavori**

**OG3 - OG13 - OS10 - OS24  
OPERE VIARIE - OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA -  
VERDE E ARREDO URBANO - SEGNALETICA STRADALE**

Viabilità area di monte e di valle, sottopasso Via Fasano.	€	3.902.000,00	
<b>Totale lavori (OG3 - OG13 - OS10 - OS24)</b>	€	<b>3.902.000,00</b>	<b>3.902.000,00</b>

**OG4 - OPERE D'ARTE NEL SOTTOSUOLO**

Galleria naturale, Galleria artificiale a monte e a valle, Sottopasso Cumana, Interferenza Collettore di Cuma	€	45.890.250,00	
---	---	---------------	--

<b>Totale lavori (OG4)</b>	€	<b>45.890.250,00</b>	<b>45.890.250,00</b>
<b>OG6 - ACQUEDOTTI E OPERE DI EVACUAZIONE</b>			
Smaltimento acque viabilità a monte e a valle e drenaggio in galleria	€	1.814.400,00	
<b>Totale lavori (OG6)</b>	€	<b>1.814.400,00</b>	<b>1.814.400,00</b>
<b>OG10 - OG11 IMPIANTI PER LA TRASFORMAZIONE ALTA / MEDIA TENSIONE - IMPIANTI TECNOLOGICI</b>			
Illuminazione galleria e viabilità di superficie. Impianti tecnologici galleria	€	5.754.700,00	
<b>Totale lavori (OG10 - OG11)</b>	€	<b>5.754.700,00</b>	<b>5.754.700,00</b>
<b>OG12 - OS25 OPERE ED IMPIANTI DI BONIFICA - SCAVI ARCHEOLOGICI</b>			
Bonifica da ordigni bellici		3.105.000,00	
<b>Totale lavori (OG12 - OS25)</b>	€	<b>3.105.000,00</b>	<b>3.105.000,00</b>
<b>Totale lavori (OG3+OG4+OG6+OG10+OG11+OG12+OG13+OS10+OS24+OS25)</b>	€		<b>60.466.350,00</b>
A detrarre percentuale oneri di sicurezza (Art. 7 Atto Applicativo Rep. 9/2006) (1% di €.60.466.350,00)	€	-604.663,50	
<b>Restano</b>	€	<b>59.861.686,50</b>	<b>59.861.686,50</b>
A detrarre ribasso contrattuale (13,50% di €. 59.861.686,50)	€	-8.081.327,68	
<b>Restano</b>	€	<b>51.780.358,82</b>	<b>51.780.358,82</b>
Percentuale contrattuale di aggiornamento prezzi (138,079% di €. 51.780.358,82)	€	71.497.801,66	
<b>Importo netto lavori (A1)</b>	€	<b>123.278.160,48</b>	<b>123.278.160,48</b>
<b>A2) Oneri di sicurezza (art. 7 Atto Applicativo Rep. 9/2006)</b>			
Oneri specifici di sicurezza (1,5% di A1) e Oneri generali di sicurezza	€	4.394.004,75	
<b>Totale oneri della sicurezza non soggetti a ribasso (A2)</b>	€	<b>4.394.004,75</b>	<b>4.394.004,75</b>
<b>(A) Totale generale comprensivo degli oneri di sicurezza (A1+A2)</b>			<b>€ 127.672.165,23</b>
<b>B) Somme a disposizione</b>			
Espropri	€	1.332.700,00	1.332.700,00
Convenzione SEPSA e Spostamento sottoservizi	€	800.000,00	800.000,00

Assistenza archeologica	€	300.000,00	300.000,00
I.V.A. sulle opere edili	€	12.767.216,52	12.767.216,52
I.V.A. su Assistenza Archeologica	€	60.000,00	60.000,00
Oneri per incentivi ex Art. 18 L.109/94, Direzione Lavori, Collaudo Tecnico Amm.vo etc. (6% su tot. A)	€	7.660.329,91	7.660.329,91
Imprevisti	€	3.387.588,34	3.387.588,34
<b>Totale somme a disposizione (B)</b>			<b>€ 26.307.834,78</b>

**Totale generale (A) + (B)****€153.980.000,00**

~ Fermo restando quanto riportato al comma che segue, il Contraente Generale in uno alla progettazione definitiva dovrà produrre una relazione di "congruità della spesa" rapportandosi ad interventi realizzati sul territorio nazionale, assimilabili a quello in argomento.

~ Per quanto attiene la computazione delle categorie di lavoro, resta ferma la responsabilità del Contraente Generale - redattore del progetto - in ordine alle categorie di lavoro adottate ed alle relative quantità computate nel rispetto degli elaborati tecnici preliminari. Resta confermato che la liquidazione dei lavori dovrà avvenire "a corpo" per cui in sede di progettazione definitiva il Contraente Generale dovrà produrre apposita tabella parametrica di liquidazione delle opere.

~ Il Contraente Generale possa dar corso alle progettazioni definitive secondo le previsioni contrattuali ed il cronoprogramma, da sottoporre alla approvazione di apposita Conferenza dei Servizi che sarà convocata a termini di legge per recepire eventuali ulteriori indicazioni e prescrizioni delle competenti Soprintendenze, ai sensi dall'art. 22 del "Piano Territoriale Paesistico dei Campi Flegrei".

~ L'esecuzione dell'intervento inteso quale I° e II° Lotto resta subordinata alla definizione preventiva di tutti gli aspetti connessi alla sua gestione.

~ il provvedimento di approvazione sia trasmesso al R.U.P., al Contraente Generale, all'Assessorato ai Trasporti e Viabilità della G.R. della Campania ed al Comune di Pozzuoli.

Il Relatore  
Ing. Angelo Provenzano

Il Presidente  
Dott. Alessandro D'Ambrosio

Il Segretario  
Dott. Michele Nuzzo