



Città di Caserta
Medaglia d'Oro al Merito Civile

DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

Delibera n. 119

Oggetto: **PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA EST DELLA CITTA' DI CASERTA. ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN DISMISSIONE CASERTA-FRASSO. INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA. APPROVAZIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA.**

L'anno **duemiladiciotto** addì **25** del mese di **Maggio** alle ore **15,00** in Caserta nella Casa Comunale la Giunta Comunale, convocata a norma di legge, si è riunita sotto la Presidenza del **SINDACO** **Avv. Carlo MARINO**

Con la presenza dei seguenti Assessori:

			P	A
1	Sindaco	<i>MARINO Carlo</i>	X	
2	Assessore Vice Sindaco	<i>DE MICHELE Francesco</i>	X	
3	Assessore	<i>CAIAZZO Stefania</i>		X
4	Assessore	<i>CASALE Emiliano</i>	X	
5	Assessore	<i>CORVINO Maddalena</i>		X
6	Assessore	<i>ESPOSITO Dora</i>	X	
7	Assessore	<i>PETRILLO Tiziana</i>	X	
8	Assessore	<i>PICA Federico</i>		X
9	Assessore	<i>PONTILLO Alessandro</i>	X	

Partecipa il Segretario Generale del Comune Dott. Luigi MARTINO.

Il SINDACO, riconosciuta la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e sottopone all'esame della Giunta la pratica relativa all'oggetto.



Oggetto: PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA. ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN DISMISSIONE CASERTA-FRASSO. INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.
Approvazione Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

Premesso che gli uffici tecnici del Comune di Caserta, a seguito di approfondita analisi, hanno proceduto alla redazione dell'allegato progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione dell'intervento relativo al "Programma di riqualificazione urbana dell'Area Est della Città di Caserta. Asse viario sulla linea ferroviaria in dismissione Caserta/Frasso. Interconnessioni sub-viarie e riqualificazione urbanistica";

Considerato che l'Ente intende avviare tutte le procedure necessarie affinché si provveda, in tempi rapidi, all'avvio delle procedure relative alla realizzazione dell'intervento, previa acquisizione di appositi finanziamenti a valere su risorse nazionali e regionali;

Visto il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica relativo all'intervento in parola, composto da:

A) Relazioni

- Rel. 1 – Relazione Generale Illustrativa
- Rel. 2 – Relazione Geologica
- Rel. 3 – Studio di Prefattibilità Ambientale
- Rel. 4 – Prime Indicazioni sulla Sicurezza
- Rel. 5 – Avvio Procedure Amministrative per Espropri
- Rel. 6 – Calcolo Sommario della Spesa
- Rel. 7 – Quadro Economico

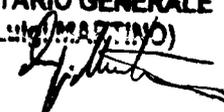
B) Tavole

- Tav 1 – Corografia Scala 1:25.000
- Tav 2 – Interventi di progetto - Stralcio P.R.G.
- Tav 3 – Interventi di progetto - Vista dal Satellite
- Tav 4 – Interventi di progetto - Stralcio Aereofotogrammetrico
- Tav 5 – Interventi di progetto Area S.Clemente-Tredici-S.Benedetto
- Tav 6 – Particellario Grafico di Esproprio
- Tav 7 – Sezioni Tipo Assi Viari
- Tav 8 – Sezioni Tipo Piste Ciclabili

e dal seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO		
Capitolo A	Lavori a farsi	Importi in Euro
A1	Importo Lavori	€ 16.404.000,00
A2a	Oneri Sicurezza Diretti	€ 32.020,00
A2b	Oneri Sicurezza Speciali	€ 100.000,00
A2c	Oneri Conferimento Discarica Come da computo metrico specifico)	€ 750.000,00
A3	Importo lavori soggetti a ribasso (A1-A2a)	€ 16.321.980,00
A4	Totale Capitolo A (A2a+A2b+A2c+A3)	€ 17.254.000,00
Capitolo B	Somme a disposizione	
B1	Indagini geologiche sul territorio	€ 50.000,00
B2	Rilevi Topografici	€ 50.000,00
B3	Progettazione, coordinamento sicurezza prog., prefattibilità ambientale	€ 360.000,00
B4	Direzione lavori	€ 215.000,00
B5	Coordinamento sicurezza esecuzione	€ 90.000,00
B6	Collaudo statico ed amministrativo	€ 30.000,00
B7	Attività geologo	€ 30.000,00
B8	Spese per commissioni giudicatrici (0,25% di A4)	€ 43.125,00
B9	Spese per pubblicità	€ 7.500,00
B10	Compenso per art. 92 Dlgs 163/06	€ 14.500,00
B11	Acquisizione aree	€ 500.000,00
B12	Imprevisti ed arrotondamenti (5,0% di A4)	€ 862.700,00
B13	Validazione Progetto Esecutivo	€ 30.000,00
B14	C.N.P.A.I. A. (4% di B2+B3+B4+B5+B6+B7+B13)	€ 32.200,00
B15	I.V.A. sui lavori (10% di A4+B12)	€ 1.811.670,00
B16	I.V.A. su spese (22% di B1+B2+B3+B4+B5+B6+B7+B9+B12+B13+B14)	€ 196.834,00
B17	Totale Capitolo B	€ 4.323.539,00
Capitolo C	Totale Generale	
C1	Totale Capitolo C : A4+B17	€ 21.577.539,00

ORIGINALE
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Luigi MARTINO)



Ritenuto tale progetto conforme alle esigenze e meritevole di approvazione;

Visto il D.Lgs. n. 267/2000;

Visto il D. Lgs 50/2016 e ss.mm.ii. (Codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture);

Visto il regolamento OO.PP. D.P.R. 207/2010;

Tutto quanto premesso

PROPONE

- di approvare la narrativa che precede quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- di approvare il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica relativo al " Programma di riqualificazione urbana dell'Area Est della Città di Caserta. Asse viario sulla linea ferroviaria in dismissione Caserta/Frasso. Interconnessioni sub-viarie e riqualificazione urbanistica ", con il seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO

Capitolo A	Lavori a farsi	Importi in Euro
A1	Importo Lavori	€ 16 404 000,00
A2a	Oneri Sicurezza Diretti	€ 82 020,00
A2b	Oneri Sicurezza Speciali	€ 100 000,00
A2c	Oneri Conferimento Discarica Come da computo metrico specifico)	€ 750 000,00
A3	Importo lavori soggetti a ribasso (A1-A2a)	€ 16 321 980,00
A4	Totale Capitolo A (A2a+A2b+A2c+A3)	€ 17 254 000,00

Capitolo B	Somme a disposizione	
B1	Indagini geologiche sul territorio	€ 50 000,00
B2	Rilievi Topografici	€ 50 000,00
B3	Progettazione, coordinamento sicurezza prog., prefattibilità ambientale	€ 360 000,00
B4	Direzione lavori	€ 215 000,00
B5	Coordinamento sicurezza esecuzione	€ 90 000,00
B6	Collaudo statico ed amministrativo	€ 30 000,00
B7	Attività geologo	€ 30 000,00
B8	Spese per commissioni giudicatrici (0,25% di A4)	€ 43 135,00
B9	Spese per pubblicità	€ 7 500,00
B10	Compenso per art. 92 D.lgs 163/06	€ 14 500,00
B11	Acquisizione aree	€ 500 000,00
B12	Imprevisti ed arrotondamenti (5,0% di A4)	€ 862 700,00
B13	Validazione Progetto Esecutivo	€ 30 000,00
B14	C.N.P.A.I.A. (4% di B2+B3+B4+B5+B6+B7+B13)	€ 32 200,00
B15	IVA sui lavori (10 % di A4+B12)	€ 1 811 670,00
B16	IVA su spese (22 % di B1+B2+B3+B4+B5+B6+B7+B9+B12+B13+B14)	€ 196 834,00
B17	Totale Capitolo B	€ 4 323 539,00

Capitolo C	Totale Generale	
C1	Totale Capitolo C : A4+B17	€ 21 577 539,00

- di dare atto che il presente progetto sarà realizzato previa acquisizione di appositi finanziamenti a valere su risorse nazionali e regionali.

Il RUP
Ing. Francesco Biondi



L'Assessore

Francesco DE MICHELE


ORIGINALE
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Luigi MARTINO)



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

ELENCO ALLEGATI

Maggio 2018		
-------------	--	--

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

ELENCO ALLEGATI

Maggio 2018

ELENCO ALLEGATI

A) Relazioni

- Rel. 1 – Relazione Generale Illustrativa
- Rel. 2 – Relazione Geologica
- Rel. 3 – Studio di Prefattibilità Ambientale
- Rel. 4 – Prime Indicazioni sulla Sicurezza
- Rel. 5 – Avvio Procedure Amministrative per Espropri
- Rel. 6 – Calcolo Sommario della Spesa
- Rel. 7 – Quadro Economico

B) Tavole

- | | |
|---|----------------|
| • Tav 1 – Corografia | Scala 1:25.000 |
| • Tav 2 – Interventi di progetto - Stralcio P.R.G. | Scala 1:10.000 |
| • Tav 3 – Interventi di progetto - Vista dal Satellite | Scala 1:10.000 |
| • Tav 4 – Interventi di progetto - Stralcio Aereofotogrammetrico | Scala 1:10.000 |
| • Tav 5 – Interventi di progetto
Area S.Clemente-Tredici-S.Benedetto | Scala 1:5.000 |
| • Tav 6 – Particellario Grafico di Esproprio | Scala 1:10.000 |
| • Tav 7 – Sezioni Tipo Assi Viari | Scala 1:50 |
| • Tav 8 – Sezioni Tipo Piste Ciclabili | Scala 1:50 |

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA

Maggio 2018

Rel. 1

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA

Maggio 2018

1 - PREMESSA

La presente relazione illustra il progetto di fattibilità tecnica ed economica per il “Programma di Riqualificazione Urbana dell'Area Est della Città Di Caserta” ed è stata redatta in conformità con l'art. 23 del D. Lgs 50/2016 (Codice degli Appalti) e, ai sensi dell'art. 216 (Disposizioni transitorie) comma 4, alle disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I e titolo XI, capi I e II, nonché gli allegati o le parti di allegati ivi richiamate, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207.

In particolare il presente progetto di Fattibilità interessa la Riqualificazione Urbana dell'Area Est del Comune di Caserta, attraverso il miglioramento degli assi viari e degli ingressi alla città nel lato Est, sfruttando la grande opportunità della dismissione della tratta ferroviaria Caserta-Frasso.

Infatti, il progetto del realizzando Itinerario Ferroviario Napoli Bari Lecce Taranto prevede un 1° Lotto Funzionale (che interessa tra l'altro anche il Comune di Caserta), ove è indicata (tra le opere da eseguire) la dismissione della Linea Ferroviaria Caserta-Frasso.

La presente progettazione si inserisce proprio nell'ambito di questa previsione progettuale (non affatto trascurabile dal punto di vista urbanistico), ove si intuisce che la dismissione della tratta ferroviaria Caserta-Frasso comporta una serie di opportunità urbanistiche, sia di mitigazione dell'impatto ambientale che di riqualificazione urbana, che si esplicitano nella progettazione di nuovi assi viari, nuovi parchi a verde, piste ciclabili, il tutto al fine di migliorare l'aspetto urbano e quindi la “vivibilità comunale” dell'Area Est della città di Caserta.

2 - PROGETTO NUOVI ASSI VIARI

Il Comune di Caserta è costituito, oltre che dal centro urbano (che si è sviluppato dal 700 in poi intorno alla nascita del monumento della Reggia), anche da varie frazioni (alcune di origine medievale), non sempre ben collegate tra di loro.

Infatti, gli originari nuclei delle varie frazioni erano distanti e separati tra loro. Col tempo, poi, la crescente urbanizzazione, generatasi sulle arterie di collegamento dei

vari nuclei urbani, ha determinato una continuità urbanistica, che ha avuto una funzione di ricucitura del territorio.

Tra le frazioni più importanti sono da menzionare sicuramente quelle situate ad Est della città di Caserta, ovvero le frazioni di "S.Benedetto", "Falciano" e "S.Clemente", le quali sono ubicate sia a ridosso del centro urbano, sia a ridosso della nuova area PIP a sviluppo industriale e della nuova area del Policlinico.

Su tali frazioni confluiscono i collegamenti stradali provenienti dal centro cittadino (tramite S.Benedetto e la zona del centro direzionale), dalla nuova zona ex-area S.Gobain (tramite viale Lincoln ad ovest), dalla variante per Maddaloni (tramite viale Lincoln ad est) e dalla nuova area PIP.

La suddetta linea ferroviaria Caserta – Frasso si immette nella città di Caserta proprio nell'area est (ovvero nell'area delle frazioni di "S.Benedetto", "Falciano" e "S.Clemente") per una lunghezza complessiva di circa 4.600,00 ml.

La prevista dismissione dell'area di sedime della suddetta linea ferroviaria Caserta-Frasso comporta, necessariamente, il recupero della stessa area di sedime, recupero che nel presente progetto si esplicita attraverso:

- una nuova arteria stradale della lunghezza di circa 2.400,00 ml (che mette in comunicazione il centro della città con le frazioni di S.Benedetto - Tredici - S.Clemente);
- area destinate a verde pubblico attrezzato e ad attrezzature sportive (piste ciclabili), per i restanti 2.200,00 ml.

La dismissione dell'area di sedime di detta linea ferroviaria e la sua riconversione in asse stradale di primo livello, comporta, dunque, la creazione di un importante asse viario proprio nell'area Est di Caserta e, di conseguenza, la creazione di altri assi sub-viari, che meglio vanno a collegare le tre succitate frazioni di "S.Benedetto", "Falciano" e "S.Clemente". Infatti, oltre alla riconversione dell'area di sedime della tratta ferroviaria Caserta-Frasso, l'attuale sistema viario dell'Area Est potrebbe essere potenziato con tre nuovi assi stradali; in particolare :

- il primo asse secondario collega il centro con la frazione di Falciano, tra viale Medaglie d'oro (zona stadio) e via Politano (Falciano), incrocia, quindi, l'asse viario principale e attraversa un'area ubicata all'interno del Macrico, limitrofa alla Caserma Sacchi, ove sono dislocati una parte degli uffici comunali; dunque tale asse avrà la finalità di servire meglio la Caserma Sacchi, innanzi alla quale sarà prevista la realizzazione di un ampio parcheggio, per una più facile fruibilità degli uffici comunali in essa dislocati (Ufficio Anagrafe, SUAP ecc);
- il secondo asse secondario collega via Maddalena a nord con Viale Lincoln a sud;
- il terzo asse secondario collega via Lauria con l'asse principale.

Appare abbastanza intuitivo che gli obiettivi che si propone tale progettazione (con la realizzazione del nuovo asse in sostituzione della tratta ferroviari Caserta – Frasso e dei nuovi assi tra le frazioni) sono due:

1. il primo obiettivo (in una visione macroscopica) è quello di migliorare sia l'accesso alla città nell'Area Est, sia di migliorarne la vivibilità urbana (con le opere a verde e opere di mitigazione ambientale);
2. il secondo obiettivo (in una visione microscopica), sfruttando il nuovo asse stradale sull'area di sedime della tratta ferroviaria Caserta – Frasso, è quello di collegare il centro urbano di Caserta con l'area PIP, a sud della quale sorgerà anche il nuovo polo ospedaliero (zona Leonetti), migliorando anche il sistema di comunicazione viaria tra le due frazioni di S.Benedetto e di Falciano (caratterizzate all'attualità da un sistema viario che appartiene ancora all'originario nucleo storico, con strade strette e congestionanti). In pratica la conseguente *"viabilità di ricucitura"* (asse attrezzato tra Viale Medaglie d'Oro, viale Lincoln, via Maddalena, via Lauria ed area PIP), permette una migliore fruibilità delle strade comunali, tale da creare anche un'asse di comunicazione dell'area centrale della città con l'area ove si sta realizzando il nuovo Policlinico.

L'importanza di queste nuove strade di progetto, oltretutto, è destinata comunque ad aumentare, in virtù della ulteriore e sempre più crescente urbanizzazione dell'area

circostante.

OPERE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA EST DEL COMUNE DI CASERTA (DI SUPPORTO E DI MITIGAZIONE AMBIENTALE DEL NUOVO ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA CASERTA-FRASSO) DA PROGETTARSI DOPO LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO ASSE VIARIO

La realizzazione del nuovo asse in sostituzione della tratta ferroviaria Caserta – Frasso darà l'opportunità di una riqualificazione urbanistica di tutta l'area Est del Comune di Caserta; infatti, dopo aver realizzato il nuovo asse viario sulla Linea Ferroviaria Caserta-Frasso, sarà prevista, nell'ambito delle opere di mitigazione ambientale, la progettazione delle seguenti opere:

1. la realizzazione di una nuova area a verde (zona 167 - Tredici - S.Clemente) con un ampio parco attrezzato, ove, da un lato, tracciare, perimetralmente all'area, una pista ciclabile e creare anche apposite aree cani, dall'altro, creare nuove attrezzature commerciali a reddito, incentivando così il terziario;
2. la riqualificazione di Piazza Vetrano con la realizzazione di aree polifunzionali (ovvero sia un parco urbano che una struttura con attrezzature sportive);
3. la riqualificazione degli assi viari interni, con la creazione di parchi attrezzati (fraz. S.Benedetto) e piste ciclabili di contorno (asse viario all'interno dell'area ex Macrico).

4 – OPERE PREVISTE PER I NUOVI ASSI VIARI

Tipologicamente l'intervento consiste nella realizzazione di nuovi tracciati stradali, con una progettazione finalizzata al perseguimento di una migliore e più agevole percorribilità ed accessibilità all'Area Est della città di Caserta e alle sue relative frazioni ("S.Benedetto", "Falciano" e "S.Clemente"). Si descrivono di seguito i tracciati ove avverrà l'intervento.

1° ASSE STRADALE (PRINCIPALE)
IN SOSTITUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA CASERTA-FRASSO – 1° TRATTO

Il primo asse viario (attorno al quale si sviluppano, poi, tutte le altre progettazioni di mitigazione ambientale e riqualificazione urbanistica), è caratterizzato da un PRIMO TRATTO, che parte dall'incrocio con via Acquaviva ed arriva all'area di Tredici (a ridosso della variante che confina con S.Clemente) ed avrà le seguenti caratteristiche:

- una lunghezza di circa 2.400,00 m;
- una larghezza della sezione stradale variabile da un massimo 16,00 m ad un minimo di 12,00 m;
- una larghezza della sede stradale variabile da un massimo di 10,00 m ad un minimo di 9,00 m, con relative zanelle laterali in cls debolmente armato di 0,50 m;
- marciapiedi laterali con pista ciclabile di circa 3,00m.

Per tale tratto saranno previsti i seguenti interventi di progetto:

- *dismissione della linea ferrata;*
- *scavo di splatemento per la realizzazione del nuovo tracciato stradale;*
- *fondazione stradale;*
- *massicciata stradale di chiusura, con posa in opera di conglomerato bituminoso di base e strato di binder superficiale e relativo tappetino;*
- *fognatura di smaltimento delle acque meteoriche;*
- *pozzetti di ispezione fognaria;*
- *opere varie in cls e/o terra (cordoli e muretti di contenimento laterali);*
- *illuminazione pubblica;*
- *segnaletica orizzontale;*
- *segnaletica verticale;*
- *arredo urbano con piantumazione di alberi sempreverdi, cestini portarifiuti, pensilina autobus e panchina.*

1° ASSE STRADALE (PRINCIPALE)
IN SOSTITUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA CASERTA-FRASSO – 2° TRATTO

Il SECONDO TRATTO del primo asse viario parte a ridosso della variante che confina con S.Clemente ed attraversa tutta la frazione di S.Clemente e sarà un asse non carrabile, ma, di fatto, un parco urbano a sviluppo lineare ove si prevederà la realizzazione di una pista ciclabile con le seguenti caratteristiche:

- una lunghezza di circa 2.200,00 m;
- una larghezza della sezione di circa 12,00 m;
- piste ciclabili laterali di circa 3,00m.

- un'area pedonale di separazione delle due piste ciclabile di circa 4,00 m.

Per tale tratto saranno previsti i seguenti interventi di progetto:

- *dismissione della linea ferrata;*
- *scavo di splateamento per la realizzazione del nuovo tracciato;*
- *fondazione;*
- *strato superficiale e relativo tappetino di cemento stampato per piste ciclabili;*
- *fognatura di smaltimento delle acque meteoriche;*
- *pozzetti di ispezione fognaria;*
- *opere varie in cls e/o terra (cordoli e muretti di contenimento laterali);*
- *illuminazione pubblica;*
- *segnaletica orizzontale;*
- *segnaletica verticale;*
- *arredo urbano con piantumazione di alberi sempreverdi, cestini portarifiuti e panchine.*

2° ASSE STRADALE (SECONDARIO) TRA VIALE MEDAGLIE D'ORO E VIA POLITANO

Il secondo asse (secondario in quanto si sviluppa grazie all'asse viario principale) va da viale Medaglie d'Oro (zona stadio) a via Politano (Falciano), incrociando quindi l'asse viario principale e attraversando un'area ubicata all'interno del Macrico in adiacenza agli uffici comunali della Caserma Sacchi; tale asse sarà caratterizzato da:

- una lunghezza di circa 620,00 m;
- una larghezza della sede stradale di circa 20,00 m;
- zanelle laterali in cls debolmente armato di 0,50 m;
- un'area pedonale di separazione delle due piste ciclabile di circa 4,00 m;
- marciapiedi sui lati della carreggiata stradale dell'ampiezza di circa 3,00 m;
- cordoli in c.a. a chiusura della sede stradale di progetto;
- un ampio parcheggio antistante l'area degli uffici comunali della Caserma Sacchi.

Per tale tratto saranno previsti i seguenti interventi di progetto:

- *scavo di splateamento per la realizzazione del nuovo tracciato stradale;*

- *fondazione stradale;*
- *massicciata stradale di chiusura, con posa in opera di conglomerato bituminoso di base e strato di binder superficiale e relativo tappetino;*
- *fognatura di smaltimento delle acque meteoriche;*
- *pozzetti di ispezione fognaria;*
- *opere varie in cls e/o terra (cordoli e muretti di contenimento laterali);*
- *illuminazione pubblica;*
- *segnaletica orizzontale;*
- *segnaletica verticale;*
- *arredo urbano con piantumazione di alberi sempreverdi, cestini portarifiuti, pensilina autobus e panchina.*

3° ASSE STRADALE (SECONDARIO) - AREA S.BENEDETTO (TRA VIA MADDALENA, VIA LAURIA E VIALE LINCOLN)

Il terzo asse secondario va da via Maddalena a viale Lincoln (San Benedetto) fino all'area PIP e sarà caratterizzato da:

- una lunghezza di circa 510,00 m;
- una larghezza della sede stradale di circa 7,50 m;
- zanelle laterali in cls debolmente armato di 0,50 m;
- marciapiedi sui lati della carreggiata stradale dell'ampiezza di circa 2,00 m;
- muretti di contenimento in c.a. a chiusura della sede stradale di progetto, se ci trova nei tratti in rilevato; invece, cordoli in c.a, se ci trova nei tratti non in rilevato;

Per tale tratto saranno previsti i seguenti interventi di progetto:

- *scavo di splatemento per la realizzazione del nuovo tracciato stradale;*
- *scavi e rilevati stradali;*
- *fondazione stradale;*
- *massicciata stradale di chiusura, con posa in opera di conglomerato bituminoso di base e strato di binder superficiale e relativo tappetino;*
- *fognatura di smaltimento delle acque meteoriche;*
- *pozzetti di ispezione fognaria;*

- *accessi alle proprietà;*
- *opere varie in cls e/o terra (cordoli e muretti di contenimento laterali);*
- *demolizione di un muro di recinzione in c.a., lungo il tratto centrale, e susseguente ricostruzione ai margini della nuova sede stradale di progetto;*
- *nuovo muro di recinzione edificio scuola elementare con accesso carrabile e pedonale, cancello carrabile e pedonale, cancellata ecc.;*
- *illuminazione pubblica;*
- *segnaletica orizzontale;*
- *segnaletica verticale;*
- *arredo urbano con piantumazione di alberi sempreverdi, cestini portarifiuti, pensilina autobus e panchina.*

Tutte le nuove sedi stradali saranno provviste di un adeguato sistema di smaltimento delle acque in modo da proteggere il manto stradale dall'azione corrosiva e devastante delle acque; infatti saranno realizzate delle opere d'arte per la regimentazione delle acque con la realizzazione di cunette in cls. Le acque piovane saranno convogliate nell'esistente recapito fognario del Fellaco.

In sintesi, l'opera è stata progettata in sintonia e nel rispetto delle norme generali privilegiando l'ambiente antropico e la conservazione dei luoghi.

Le strade da realizzare seguiranno per lo più un andamento delle curve di livello naturali del terreno, con interventi di modesta entità con una leggera variazione della livelletta.

5 – OPERE PREVISTE NELLA RIQUALIFICAZIONE URBANA

La realizzazione del nuovo asse in sostituzione della tratta ferroviaria Caserta – Frasso comporta la necessità di realizzare una serie di opere di mitigazione ambientale e di una riqualificazione urbanistica su tutta l'area Est del Comune di Caserta; in particolare, dopo la realizzazione dell'asse viario sulla Caserta-Frasso, sarà prevista:

1. la progettazione di un'ampia area attrezzata a ridosso della zona 167, nella quale è prevista la realizzazione di un vasto parco attrezzato a verde (con aree cani), ove, da un lato, tracciare, perimetralmente all'area, una pista ciclabile, dall'altro, creare nuove attrezzature commerciali a reddito, incentivando così il terziario, il tutto per un'area quadrata di circa 125.000,00 mq, ove dedicare 100.000,00 mq a verde pubblico attrezzato e 25.000,00 mq a strutture sportive;
2. la riqualificazione di Piazza Vetrano con la realizzazione di aree polifunzionali (ovvero sia un parco urbano che una struttura con attrezzature sportive) per un'area complessiva di circa 8.500,00 mq;
3. la riqualificazione degli assi viari interni, con la creazione di parchi attrezzati (fraz. S.Benedetto) e piste ciclabili di contorno (asse viario all'interno dell'area ex Macrico) per un'area complessiva di circa 7.400,00 mq.

6 – SCHEMI RIEPILOGATIVI DELLE OPERE PREVISTE IN PROGETTO

Di seguito sono indicati i valori in mq delle aree interessate nel presente progetto:

	AREE DISMESSE	VIABILITA'	PISTE CICLABILI	TOTALE (mq)
AREA FS : DISMISSIONE	60 000,00			
AREA FS : ASSE VIARIO (2.400,00 ml x 14 ,00 ml)		33 600,00		33 600,00
AREA FS : PISTA CICLABILE (2.200,00 ml x 12,00 ml)			26 400,00	26 400,00
AREA 167 : PISTA CICLABILE (3.600,00 ml x 8,00 ml)			28 800,00	28 800,00
VIABILITA' RICUCITURA		7 400,00		7 400,00
TOTALE (mq)		41 000,00	55 200,00	96 200,00

Dal punto di vista economico, il Calcolo Sommario della Spesa (che è meglio specificato nell'apposita relazione) prevede il seguente schema riepilogativo:

	AREE DISMESSE	VIABILITA'	PISTE CICLABILI	TOTALE (mq)
AREA FS : DISMISSIONE	2 400 000,00			2 400 000,00
AREA FS : ASSE VIARIO (2.400,00 ml x 14 ,00 ml)		6 048 000,00		6 048 000,00
AREA FS : PISTA CICLABILE (2.200,00 ml x 12,00 ml)			3 168 000,00	3 168 000,00
AREA 167 : PISTA CICLABILE (3.600,00 ml x 8,00 ml)			3 456 000,00	3 456 000,00
VIABILITA' RICUCITURA		1 332 000,00		1 332 000,00
TOTALE (mq)	2 400 000,00	7 380 000,00	6 624 000,00	16 404 000,00

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

RELAZIONE GEOLOGICA

Maggio 2018

Rel. 2

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

RELAZIONE GEOLOGICA

Maggio 2018

INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

Il territorio comunale di Caserta è interamente riportato sul Foglio I.G.M. n° 172 della Carta d'Italia e, più precisamente sulle tavolette topografiche scala 1:25.000, denominate rispettivamente:

- NE "CASTEL MORRONE"
- SE "CASERTA"
- NO "CAPUA"
- SO "SANTA MARIA CAPUA VETERE"

Dal punto di vista altimetrico, esso si sviluppa tra le quote di 50 m e 620 m sul livello del mare. I rilievi collinari si sviluppano lungo la direttrice Appenninica NW-SE mentre la restante parte è completamente pianeggiante e rappresenta il margine nord-orientale della Piana Campana.

L'intera superficie comunale, nell'ambito della difesa dei suoli, ricade nelle competenze dell'Autorità di Bacino Nazionale dei fiumi Liri – Garigliano – Volturno e dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania Nord-Occidentale.

INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO GENERALE

Il territorio oggetto di studio, è compreso nel Foglio n° 172 della Carta Geologica d'Italia in scala 1/100.000, (inserire foglio geologico) ed è ubicato in parte ai margini del settore nordorientale dell'ampia depressione strutturale della Piana Campana, ed in parte sulla struttura carbonatica mesozoica dei M.ti di Caserta.

L'aspetto orografico d'insieme, è quello di un'area pianeggiante con alture che si elevano lungo il suo perimetro nordorientale, rappresentate dalle dorsali del M.te Tifata (602m)-M.te S. Leucio (468m) a NW, dalla dorsale del M.te Virgo (620m) – M.te Castello (456m) a N e dalla dorsale del M.te S. Michele ad E.

Le dorsali si allungano secondo due direttrici preferenziali coincidenti con sistemi di faglie, orientate NW-SE ed E-O. Tra queste le prime, con direzione appenninica, sono legate alle fasi tettoniche distensive che nel Pleistocene inf. hanno portato all'individuazione della Piana Campana, disarticolando un'antica superficie pliocenica e ribassandola a gradinata verso ovest (faglie bordiere). Le seconde, invece sono legate sia ai movimenti compressivi che nel Tortoniano-Pliocene inf. hanno portato alla sovrapposizione dei terreni cretaci su quelli neogenici, sia ad ulteriori fasi distensive Pleistoceniche, generate dall'intensa subsidenza che ha interessato la

depressione per tutto il Pleistocene inf.

I versanti di faglia, hanno successivamente subito un'evoluzione morfologica, secondo il meccanismo della recessione rettilineo-parallela, che come effetto gli ha conferito pendenze attuali che si aggirano intorno al 30 –35%

Lungo tali versanti il reticolo idrografico, si compone di aste torrentizie, a regime effimero e di basso ordine gerarchico, tra le quali le più incise, dette valloni, sono di origine susseguente. A partire dal pedemonte, i valloni si collegano attraverso incisioni sempre meno profonde al reticolo idrografico di piana, costituito da canali che hanno come recapito finale il sistema dei Regi Lagni.

I fenomeni degradazionali che hanno interessato i versanti per tutto il Quaternario, hanno favorito nell'area pedemontana l'aggradazione di corpi deposizionali di origine detritico-colluviale (talus) lungo il bordo esterno dei versanti stessi e detritico-alluvionale (conoidi), in corrispondenza delle terminazioni vallive delle aste torrentizie maggiori, formanti, unitamente, una superficie di raccordo con il fondo valle (glacis deposizionale).

Le distinte unità morfologiche, versante, pedemonte e fondovalle, sono caratterizzate da diverse "unità litostratigrafiche" che differiscono fra loro per caratteristiche litologiche deposizionali e di età.

Nelle zone di versante montuoso, sono affioranti le unità riferibili ai "substrati antichi", rappresentate da dolomie, calcari e calcari dolomitici riferibili all'unità stratigrafico- strutturale Picentini - Taburno.

Nelle aree di raccordo tra la piana ed i pendii bordieri, si riconoscono depositi di piroclastiti sciolte, sovente con inclusi clasti calcarei, costituenti le unità superficiali ascrivibili ai corpi deposizionali.

Tali unità sono in appoggio alla formazione piroclastica dell'Ignimbrite Campana, sovente in affioramento.

L'Ignimbrite Campana, caratterizza prevalentemente le aree di fondovalle, nonché alcune aree sommitali morfologicamente depresse (Castel Morrone – Casola). Essa è riferibile all'attività vulcanica del I Periodo Flegreo e per quanto attiene alle sue caratteristiche fisiche, è considerata una piroclastite da flusso di natura trachitico-fonolitica. La sua origine è messa in relazione a meccanismi eruttivi di tipo fissurale lungo fratture di entità regionale, secondo modalità che prescindono un edificio vulcanico. Nell'ambito della formazione si riconoscono variazioni di facies verticali e laterali. La variazione di facies verticale, legata ai mutamenti delle caratteristiche

fisiche del sistema al momento della deposizione, porta a distinguere nell'ambito della formazione la presenza di termini che dall'alto verso il basso si distinguono in:

- Cinerazzo
- Semitufo
- Tufo pipernoide
- Piperno.

Ad ognuno di questi termini, a partire dal Cinerazzo, in facies diagenetica sciolta, corrispondono valori di densità e compattezza sempre maggiori.

La variazione di facies laterale, è evidenziata dalla presenza di un tufo giallo a scorie nere, litoide, formatosi per zeolitizzazione di un tufo grigio scarsamente saldato. La formazione completa di tutti i suoi termini affiora, generalmente, nella zona pedemontana, dove gli spessori della coltre sono maggiori.

Sopra i prodotti del I Periodo, separati da un paleosuolo, si ritrovano a luoghi le piroclastiti riferibili al II Periodo Flegreo in facies diagenetica incoerente (Tasso). Per la sua prossimità al piano di campagna, tale formazione è spesso assente, in quanto asportata, per azione antropica.

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

**STUDIO DI
PREFATTIBILITA' AMBIENTALE**

Maggio 2018

Rel. 3

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

Maggio 2018

1 – PREMESSA

Nella relazione vengono descritte le principali conseguenze e le ripercussioni indotte sull'ambiente dalla realizzazione delle opere previste nel progetto relativo al *Programma di Riqualificazione Urbana dell'Area Est della Città di Caserta. Asse Viario sulla Linea Ferroviaria in Dismissione Caserta-Frasso. Interconnessioni Sub-Viarie e Riqualificazione Urbanistica.*

A tal fine, verranno, da un lato, evidenziate le possibili alterazioni del sistema ambientale e, dall'altro, descritti e discussi gli interventi tecnici che possono essere adottati per minimizzare gli effetti determinati dalla presenza dell'opera e consentire il suo migliore inserimento nel paesaggio circostante.

2 - ANALISI DEL CONTESTO SOCIALE E PAESAGGISTICO AI FINI DELLA DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE DI MITIGAZIONE DEGLI EFFETTI SULL'AMBIENTE

La struttura economica dell'area di intervento è incentrata, prevalentemente, sulle attività agricole, essendo quelle industriali ancora poco sviluppate, come d'altra parte si verifica nella maggior parte delle zone interne della Campania. L'agricoltura, tuttavia è caratterizzata da scarse risorse di base e modesti investimenti, con una struttura fondiaria contraddistinta, in linea di massima, da aziende di piccole dimensioni a bassa produttività, con un ridotto scambio con il mercato esterno.

Pertanto, negli anni scorsi, l'area è stata oggetto di numerosi studi, volti alla definizione di un quadro di riassetto territoriale, inizialmente avviato nell'ambito del programma della ricostruzione post-terremoto del 1980, destinato a valutare la concreta possibilità di localizzazione nelle aree interne della Campania di nuove e numerose attività, da affiancare a quelle esistenti in altre aree della Regione, maggiormente congestionate, quali quelle lungo la costa.

In tale quadro, la realizzazione di una variante stradale costituisce un impegno di primaria importanza da assumere per lo sviluppo delle zone interne, il cui patrimonio ambientale e culturale, di indubbio rilievo, va valorizzato attraverso un'azione organica e di interventi mirati ad invertire una tendenza generalizzata al degrado.

3 – DESCRIZIONE DELLE OPERE

Nel caso in esame, l'intervento riguarda i lavori relativi al *Programma di Riqualificazione Urbana dell'Area Est della Città di Caserta. Asse Viario sulla Linea Ferroviaria in Dismissione Caserta-Frasso. Interconnessioni Sub-Viarie e Riqualificazione Urbanistica.*

In particolare gli interventi riguardano:

- *scavi e rilevati stradali;*
- *fondazione stradale;*
- *massicciata stradale di chiusura, con posa in opera di conglomerato bituminoso di base e strato di binder superficiale e relativo tappetino;*
- *fognatura di smaltimento delle acque meteoriche;*
- *pozzetti di ispezione fognaria;*
- *accessi alle proprietà;*
- *opere varie in cls e/o terra (cordoli e muretti di contenimento laterali);*
- *nuovo muro di recinzione edificio scuola elementare con accesso carrabile e pedonale, cancello carrabile e pedonale, cancellata ecc.;*
- *illuminazione pubblica;*
- *segnaletica orizzontale;*
- *segnaletica verticale;*
- *realizzazione di piste ciclabili;*
- *strutture in c.a per i centri sportivi.*

Gli effetti legati alla realizzazione di tali opere sono poco rilevanti, per cui si può ritenere che le perturbazioni al sistema ambientale sono limitate, pressoché esclusivamente, alle fasi di realizzazione delle opere.

In ogni caso, l'analisi preventiva degli effetti provocati dalla realizzazione delle opere sul sistema ambientale va condotta confrontando l'insieme dei *fattori*, direttamente o indirettamente riferibili alle opere stesse, con l'insieme delle *componenti ambientali* su cui esse hanno influenza.

Nel seguito, in base a quanto detto, si prenderà in esame, da un lato, le possibili alternative tecnologiche e, dall'altro, le influenze che queste determinano su flora, fauna, ecosistema, paesaggio, patrimonio naturale, etc., con l'obiettivo finale di integrare efficacemente le esigenze di difesa della qualità ambientale con gli interventi di pianificazione.

4 - INDIVIDUAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI LEGATI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

La realizzazione delle opere in oggetto comporterà, come d'altra parte tutte le categorie di opere, inevitabili ripercussioni di carattere ambientale. L'individuazione di tali conseguenze può essere più sinteticamente ed efficacemente condotta facendo riferimento, da un lato, alle singole componenti ambientali (atmosfera; ambiente idrico; suolo e sottosuolo; vegetazione, flora e fauna; rumore e radiazioni; paesaggio; salute

pubblica) e, dall'altro, alle caratteristiche del sito e dell'opera in grado di determinare un impatto sull'ambiente (Fattori), quali:

- Occupazione del suolo;
- Approvvigionamento materiali;
- Smaltimento materiali;
- Emissioni sonore.

Di seguito si riporta una breve disamina degli effetti che ciascun fattore determina sulle singole componenti ambientali.

5 - DETERMINAZIONE DELL'ENTITÀ DEGLI IMPATTI DI CIASCUN FATTORE SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

5.1 - Attività di cantiere connesse alla costruzione dell'opera

Durante le fasi di costruzione dell'opera potranno aversi, come del resto in vicinanza di qualunque cantiere, fastidi dovuti essenzialmente a polvere, intralcio della viabilità, un incremento temporaneo della rumorosità ambientale, la distruzione di specie vegetali, il disturbo e l'allontanamento di specie animali. Tali impatti, atteso il carattere di provvisorietà da cui sono affetti possono generalmente ritenersi poco rilevanti e comunque i loro effetti tendono ad esaurirsi con l'ultimazione dell'opera. Per ridurre l'entità degli impatti che si determinano, durante i lavori di costruzione dovranno essere adottati provvedimenti precauzionali, quali l'utilizzo di macchine silenziate, per diminuire i rumori, e l'aspersione di acqua sulle strade e sulle aree impegnate dal cantiere.

5.2 - Occupazione del suolo

Gli impatti causati dall'occupazione del suolo sono legati al loro mutato utilizzo. Tale problema, nel caso in esame, riguarda soprattutto allo sbancamento di una parte della pendice su cui l'opera è attestata. A lavori ultimati si provvederà al ripristino dell'andamento naturale del pendio, attuando opportuni rinterri utilizzando il materiale derivante dallo scavo.

Pertanto, si può ritenere che l'opera in esame non determini una sostanziale variazione dell'uso del suolo.

Opportuni provvedimenti saranno previsti per il completo ripristino dei luoghi oggetto di scavo, a seguito della realizzazione dell'opera. Questi consistono in: interventi di livellamento del terreno asportato; realizzazione di piccoli muri, che, per i motivi esposti di seguito, dovranno essere costruiti, e per i quali si prevede il rivestimento con lastre di pietra locale ricavabili dal materiale di risulta del perforo; ricostruzione del profilo delle pendici della montagna, mediante riporto in loco del

materiale asportato durante lo scavo.

5.3 - Approvvigionamento materiali e Smaltimento materiali

La necessità di reperire, possibilmente nei pressi del cantiere, i materiali necessari alla realizzazione dell'opera e di smaltire in maniera adeguata i prodotti di risulta è causa di impatto su diverse componenti ambientali. Gli effetti negativi si risentono infatti sulla qualità dell'aria e del suolo, sulla salute della popolazione, sulla fauna, sul paesaggio e sul livello sonoro. In fase esecutiva, le scelte progettuali verranno effettuate, come detto, con l'obiettivo di limitare al massimo i volumi di prodotti di risulta.

5.4 - Emissioni sonore

Tra le diverse forme di inquinamento, una considerevole attenzione è stata posta, negli ultimi anni, ai problemi causati dal rumore. Esso, infatti, può essere fonte di disagi e, se sono superati certi livelli, anche di danni fisici per le persone che ad esso vengono esposte. Nel caso delle opere in esame le maggiori fonti di rumore sono costituite dalle attività lavorative connesse con le operazioni di esecuzione e di esercizio delle opere. I soggetti maggiormente esposti sono ovviamente gli operai, i quali vanno dotati di idonea attrezzatura per limitare gli effetti causati dalle emissioni sonore.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, emerge in maniera evidente che l'impatto determinato dalla realizzazione delle opere in progetto è globalmente più che contenuto.

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

**PRIME INDICAZIONI
SULLA SICUREZZA**

Maggio 2018

Rel. 4

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

PRIME INDICAZIONI SULLA SICUREZZA

Maggio 2018

PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

1. PREMESSE

Il D.Lgs. 494/96, modificato dal D.lgs. 528 e dal D.Lgs 81/08, riporta le prescrizioni minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei o mobili.

Il “*Piano Sicurezza e di Coordinamento*”, individuato dal suddetto decreto, rappresenta lo strumento tramite il quale si definiscono le prescrizioni di sicurezza a tutela dei lavoratori.

Il presente elaborato vuole solo essere un primo approccio al problema della sicurezza nel cantiere. Infatti, il *Coordinatore della Sicurezza in fase di Progettazione* dovrà redigere il piano di sicurezza ai sensi del suddetto Decreto Legislativo.

Il piano dovrà contenere l'analisi e la valutazione dei rischi, e le conseguenti procedure, gli accorgimenti tecnici e le attrezzature atti a garantire, per tutta la durata dei lavori, il rispetto delle norme per la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori.

2. CONTENUTI ESSENZIALI DEL PIANO

Il piano dovrà contenere l'analisi e la valutazione dei rischi che potranno determinarsi durante tutte le fasi lavorative.

Esso dovrà altresì definire le procedure, gli apprestamenti e le attrezzature atti a garantire, per tutta la durata dei lavori, il rispetto delle norme per la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori.

Pertanto, in fase esecutiva, si dovrà avere cura di indicare i possibili rischi connessi alle singole lavorazioni, indicando le eventuali precauzioni che i lavoratori dovranno osservare nell'espletamento delle mansioni.

Tali precauzioni dovranno essere, in primo luogo, di tipo organizzativo, volte cioè a ridurre i possibili rischi attraverso una corretta organizzazione del cantiere.

Nel caso non sia possibile evitare situazioni di rischio, dovranno essere individuati tutti i possibili dispositivi di protezione individuale che è possibile utilizzare.

Inoltre, dovranno essere individuati tutti gli interventi necessari per assicurare l'incolumità del personale impegnato nell'esecuzione dell'opera rispetto a rischi provenienti dagli ambienti esterni.

3. NORMATIVA

Il previsto intervento dovrà essere eseguito nel rispetto di tutte le necessarie misure di prevenzione e d'igiene del lavoro prescritte dalle seguenti norme e successive varianti ed integrazioni:

- D.P.R. 27.04.1955 n° 547 (Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro);
- D.P.R. 07.01.1956 n° 164 (Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle costruzioni);
- D.P.R. 19.03.1956 n° 303 (Norme generali per l'igiene del lavoro);
- D.M. 12.09.59 (Attribuzione dei compiti e determinazione delle modalità e delle documentazioni relative all'esercizio delle verifiche e dei controlli previste dalle norme di prevenzione degli infortuni);
- Circolare del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale del 20.01.1982 n° 13 (Sistemi di sicurezza: sistemi e mezzi anticaduta, produzione e montaggio degli elementi prefabbricati in c.a. e c.a.p.);
- D.Lgs.15.08.91 n° 277 (Protezione dei lavoratori dagli agenti chimici, fisici e biologici);
- D.Lgs.19.09.94 n° 626 (Miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro);
- D.Lgs.19.03.96 n° 242 (Modifiche ed integrazioni al D.Lgs.19.09.94 n° 626);
- D.Lgs.14.08.96 n° 493 (Prescrizioni minime per la segnaletica di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei o mobili);
- D.Lgs.14.08.96 n° 494 (Prescrizioni minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei o mobili) e successive modifiche ed integrazioni D.Lgs. n°528/99 e D.Lgs. 81/08.

4. CONDUZIONE DI CANTIERE

Prima dell'inizio dei lavori il Responsabile della Sicurezza dell'impresa/e appaltatrice/i (Datore di Lavoro) deve redigere e trasmettere alla Committenza ed al Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione il Piano Operativo di Sicurezza relativo alle proprie lavorazioni.

Il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione deve

- coordinare l'applicazione delle disposizioni contenute nei Piani di Sicurezza e di Coordinamento le relative procedure di lavoro;
- adeguare i piani suddetti e i fascicoli tecnici in relazione all'evoluzione dei lavori ed alle eventuali modifiche intervenute;

- organizzare tra i Datori di Lavoro, ivi compresi i lavoratori autonomi, la cooperazione ed il coordinamento delle attività nonché la loro reciproca informazione;
- nei cantieri in cui siano presenti più imprese, preoccuparsi della consultazione e partecipazione dei lavoratori al fine di migliorare la sicurezza in cantiere;
- proporre al committente, in caso di gravi inosservanze alle norme del D.Lgs.494/96, la sospensione dei lavori, l'allontanamento delle imprese o dei lavoratori autonomi dal cantiere o la risoluzione del contratto.

Inoltre, sia i Datori di Lavoro dell'impresa/e esecutrice/i devono avere come obiettivo la cura delle metodologie di conduzione dei lavori atti a garantire una adeguata sicurezza in cantiere. In particolare devono essere verificate :

- l'elenco della documentazione da tenere in cantiere;
- la funzionalità dei mezzi d'opera e delle apparecchiature di cantiere;
- individuazione delle "fasi" di lavoro;
- definizione della "lista delle lavorazioni" per ogni fase di lavoro;
- analisi delle modalità operative;
- analisi dei rischi;
- indicazione delle misure di prevenzione.
- il rispetto scrupoloso del piano in fase esecutiva, disponendo la sospensione parziale o totale dei lavori in casi di accertate difformità tali da costruire fonti di pericolo;
- l'informazione al personale impiegato in cantiere relativamente sia ai rischi specifici cui è esposto (inerenti i lavori da svolgere e derivanti dalla generica presenza in ambiente lavorativo), sia alle norme per la prevenzione dei danni conseguenti ai rischi predetti ed agli obblighi di legge cui è soggetto, derivanti dall'applicazione della normativa in vigore.
- il controllo che il personale impiegato in cantiere sia unicamente quello iscritto nei libri paga dell'appaltatore e delle eventuali ditte subappaltatrici;
- che i lavoratori non rimuovano, per usarlo in altri lavori, materiale utilizzato nelle opere provvisionali;
- l'applicazione degli elementi di parapetto, degli sbarramenti o tavolati di protezione ove risultino mancanti o manomessi;
- la buona esecuzione delle opere provvisionali;
- la richiesta alla Dirigenza dell'Impresa dei previsti e necessari dispositivi di protezione individuali (DPI), verificandone ed esigendone il corretto uso;

- che tutte le attrezzature ed i macchinari siano provvisti di tutti gli elementi di protezione previsti dalle norme
- che le aree ed i locali per il deposito dei materiali e attrezzature, quelli da adibire ad uffici, i servizi igienici, gli spogliatoi, i ricoveri dalle intemperie siano idonei all'uso e conformi alla normativa vigente in materia di salute, sicurezza ed igiene del lavoro (DPR 303/56, D.Lgs 626/94, D.Lgs 242/96, D.Lgs. 81/08);
- che in cantiere si ottemperi all'esigenza di assicurare ai lavoratori adeguata assistenza sanitaria garantita mediante:
 - opportuni presidi sanitari (cassetta di pronto soccorso, pacchetto di medicazione ecc.) in base agli artt. 28, 29 e 30 del D.P.R. 303/56 posti in luoghi ben visibili e riparati dalla polvere;
 - visite mediche preventive e periodiche,
 - opportuna formazione per il pronto intervento.

Il personale del cantiere sarà tenuto a eseguire le indicazioni del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori e sarà informato dei rischi specifici cui sarà esposto mediante l'affissione di cartelli unificati secondo il D.P.R. 08.05.1982 n° 524 come modificato dal D.Lgs 14.08.96 n° 493, posti all'ingresso della zona interessata in caso di rischio generico e nelle immediate adiacenze di un rischio specifico.

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

**AVVIO PROCEDURE
AMMINISTRATIVE PER ESPROPRIO**

Maggio 2018

Rel. 5

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

AVVIO PROCEDURE AMMINISTRATIVE
PER ESPROPRI

Maggio 2018

AVVIO PROCEDURE ESPROPRIATIVE

I lavori in oggetto, all'interno del territorio comunale di Caserta, in questa fase di progettazione prevedono opere per le quali occorre espropriare suolo privato.

Da quanto sopra esposto, quindi, le aree da espropriare si devono ricavare sulla planimetria catastale in modo da effettuare calcoli più accurati sulla determinazione dei relativi valori.

I criteri di espropriazione eventualmente da applicare al caso in oggetto devono passare attraverso la dichiarazione di "espropriazione per pubblica utilità" che rende la procedura diretta e senza ostacoli.

Il riferimento legislativo che regola la procedura espropriativa per pubblica utilità ed il relativo calcolo delle indennità è individuato dal DPR 8 giugno 2001 n.327 (pubblicato sulla G.U. n.189 del 16.08.2001).

Il comune di Caserta ricade nella zona agraria n. 5 – *Colline di Caserta*, pertanto alcune delle aree interessate dalle opere di risanamento potrebbero essere espropriate sulla base di un riconoscimento di un'indennità proporzionale al *valore agricolo medio (v.a.m.)* della suddetta regione agraria, della coltura effettivamente praticata, secondo quanto riportato dal suddetto Decreto.

In particolare le particelle interessate agli espropri sono indicate nell'apposita tavola grafica n.6.

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

Maggio 2018

Rel. 6

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

Maggio 2018

Considerando i valori in mq delle aree interessate nel presente progetto:

	AREE DISMESSE	VIABILITA'	PISTE CICLABILI	TOTALE (mq)
AREA FS : DISMISSIONE	60 000,00			
AREA FS : ASSE VIARIO (2.400,00 ml x 14 ,00 ml)		33 600,00		33 600,00
AREA FS : PISTA CICLABILE (2.200,00 ml x 12,00 ml)			26 400,00	26 400,00
AREA 167 : PISTA CICLABILE (3.600,00 ml x 8,00 ml)			28 800,00	28 800,00
VIABILITA' RICUCITURA		7 400,00		7 400,00
TOTALE (mq)		41 000,00	55 200,00	96 200,00

e i seguenti valori unitari di €/mq ovvero

- €/mq 40,00 per l'area FS dismessa;
- €/mq 180,00 per la nuova viabilità;
- €/mq 120,00 per le piste ciclabili;

dal punto di vista economico, il Calcolo Sommario della Spesa prevede il seguente schema dei costi progettuali:

	AREE DISMESSE	VIABILITA'	PISTE CICLABILI	TOTALE (mq)
AREA FS : DISMISSIONE	2 400 000,00			2 400 000,00
AREA FS : ASSE VIARIO (2.400,00 ml x 14 ,00 ml)		6 048 000,00		6 048 000,00
AREA FS : PISTA CICLABILE (2.200,00 ml x 12,00 ml)			3 168 000,00	3 168 000,00
AREA 167 : PISTA CICLABILE (3.600,00 ml x 8,00 ml)			3 456 000,00	3 456 000,00
VIABILITA' RICUCITURA		1 332 000,00		1 332 000,00
TOTALE (mq)	2 400 000,00	7 380 000,00	6 624 000,00	16 404 000,00

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA***

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

QUADRO ECONOMICO

Maggio 2018

Rel. 7

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

***PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.***

QUADRO ECONOMICO

Maggio 2018

QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO

Capitolo A	Lavori a farsi	Importi in Euro
A1	Importo Lavori	€ 16 404 000,00
A2a	Oneri Sicurezza Diretti	€ 82 020,00
A2b	Oneri Sicurezza Speciali	€ 100 000,00
A2c	Oneri Conferimento Discarica Come da computo metrico specifico)	€ 750 000,00
A3	Importo lavori soggetti a ribasso (A1-A2a)	€ 16 321 980,00
A4	Totale Capitolo A (A2a+A2b+A2c+A3)	€ 17 254 000,00
Capitolo B	Somme a disposizione	
B1	Indagini geologiche sul territorio	€ 50 000,00
B2	Rilievi Topografici	€ 50 000,00
B3	Progettazione, coordinamento sicurezza prog., prefattibilità ambientale	€ 360 000,00
B4	Direzione lavori	€ 215 000,00
B5	Coordinamento sicurezza esecuzione	€ 90 000,00
B6	Collaudo statico ed amministrativo	€ 30 000,00
B7	Attività geologo	€ 30 000,00
B8	Spese per commissioni giudicatrici (0,25% di A4)	€ 43 135,00
B9	Spese per pubblicità	€ 7 500,00
B10	Compenso per art. 92 Dlgs 163/06	€ 14 500,00
B11	Acquisizione aree	€ 500 000,00
B12	Imprevisti ed arrotondamenti (5,0% di A4)	€ 862 700,00
B13	Validazione Progetto Esecutivo	€ 30 000,00
B14	C.N.P.A.I.A. (4% di B2+B3+B4+B5+B6+B7+B13)	€ 32 200,00
B15	IVA sui lavori (10 % di A4+B12)	€ 1 811 670,00
B16	IVA su spese (22 % di B1+B2+B3+B4+B5+B6+B7+B9+B12+B13+B14)	€ 196 834,00
B17	Totale Capitolo B	€ 4 323 539,00
Capitolo C	Totale Generale	
C1	Totale Capitolo C : A4+B17	€ 21 577 539,00

Caserta, Maggio 2018

U.T.C. Caserta



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V – LL. PP.

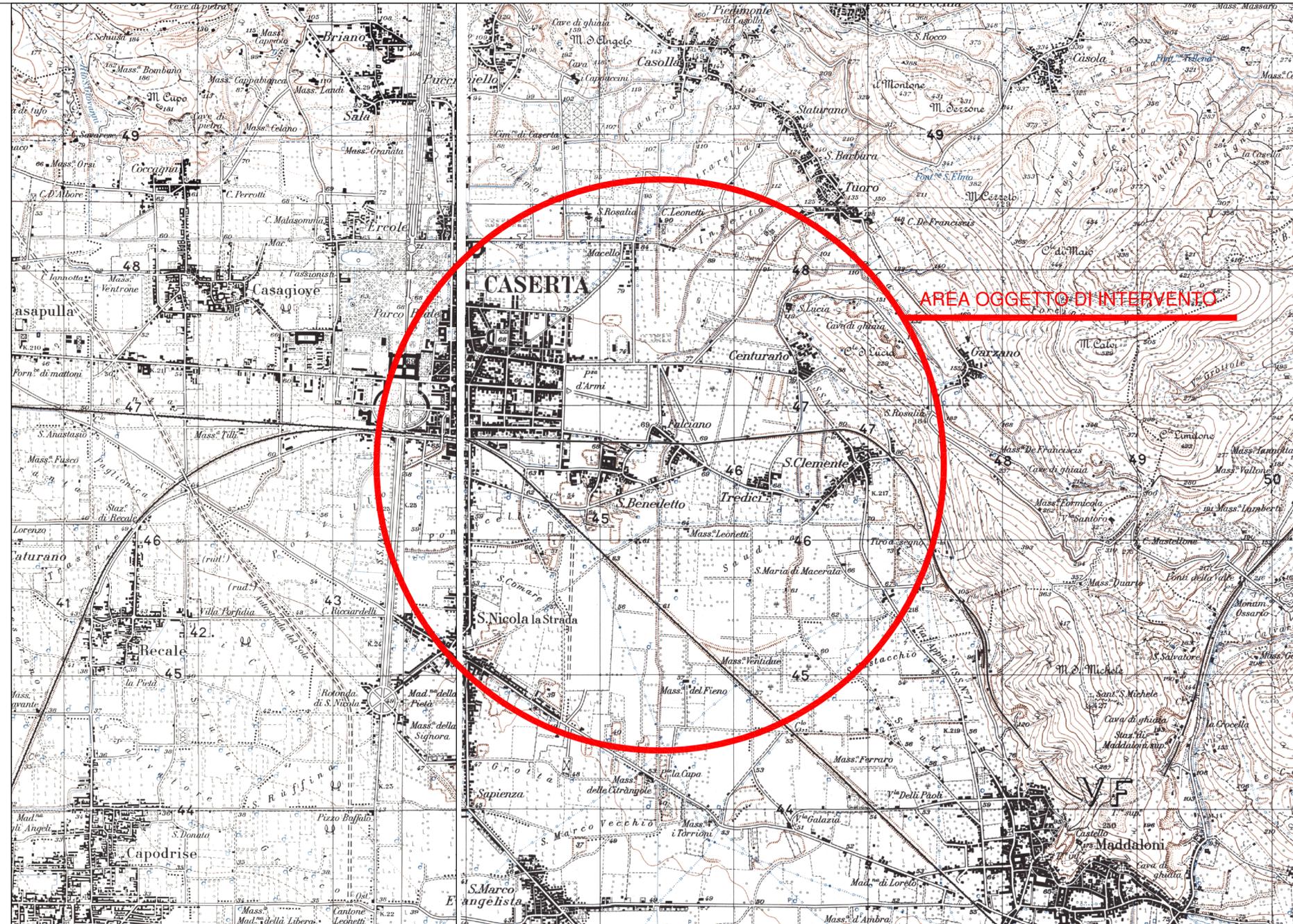
**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA**

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

COROGRAFIA

Maggio 2018 Tavola 1 scala 1 : 25.000

Progettazione : UTC CASERTA
RUP : dott. ing. Francesco BIONDI





COMUNE DI CASERTA

SETTORE V - LL. PP.

**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA**

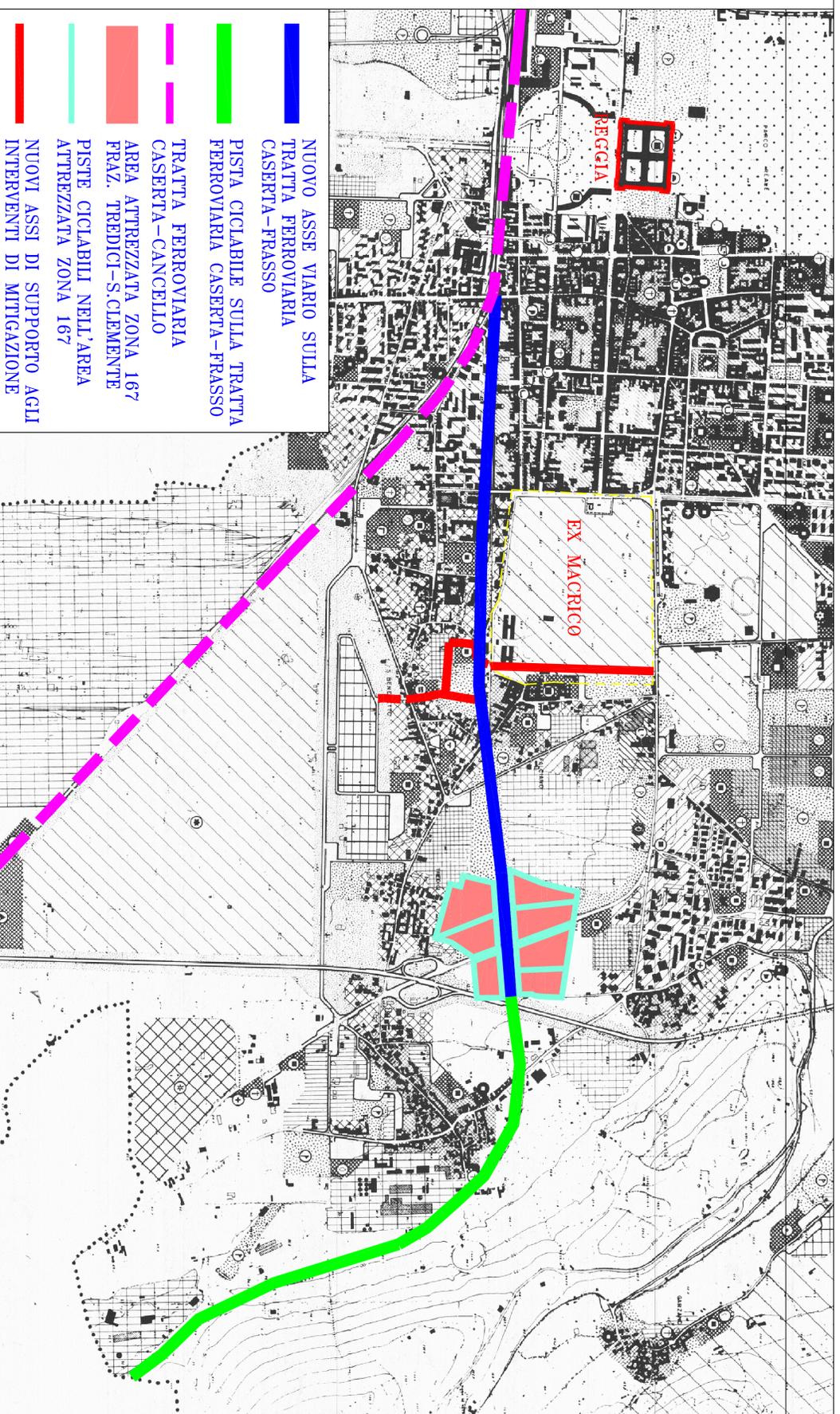
PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

INTERVENTI DI PROGETTO STRALCIO P.R.G.

Maggio 2018 Tavola 2 scala 1 : 10.000

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI





COMUNE DI CASERTA

SETTORE V - LL. PP.

**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA**

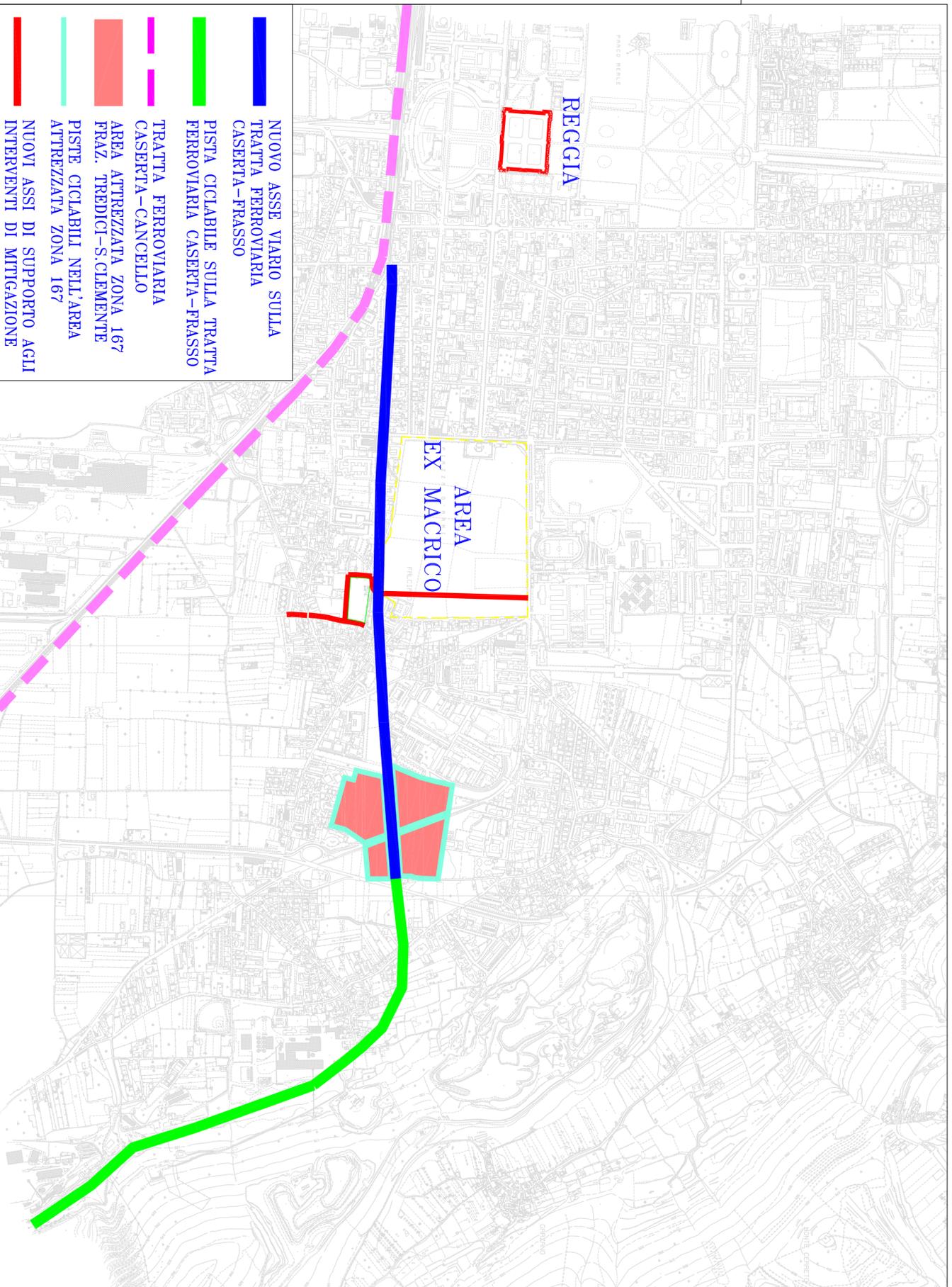
PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

**INTERVENTI DI PROGETTO
STRALCIO AEREOFOTOGRAMMETRICO**

Maggio 2018 Tavola 4 scala 1 : 10.000

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI





COMUNE DI CASERTA

SETTORE V - LL. PP.

**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA**

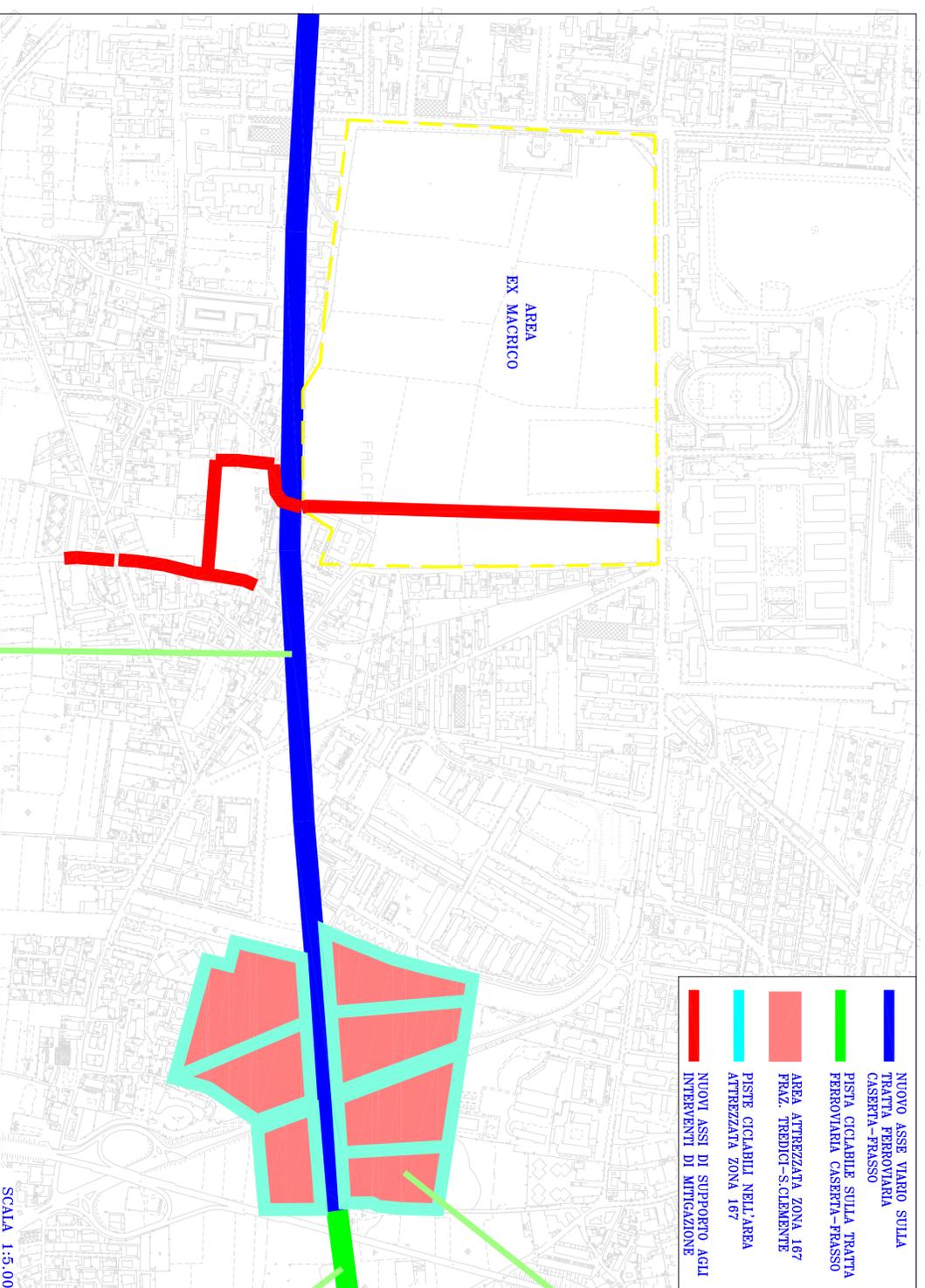
PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

**INTERVENTI DI PROGETTO
STRALCIO AEREOFOTOGRAMMETRICO
S.CLEMENTE-TREDICI-S.BENEDETTO**

Maggio 2018 Tavola 5 scala 1 : 5.000

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



Recupero dell'area di sedime della tratta ferroviaria Caserta-Frasso per una lunghezza di circa 4.600,00 ml attraverso:

- una nuova arteria stradale della lunghezza di circa 2.400,00 ml (che mette in comunicazione il centro della città con le frazioni di S.Benedetto - Tredici - S.Clemente);
- area destinate a verde pubblico attrezzato e ad attrezzature sportive (piste ciclabili), per i restanti 2.200,00 ml.



Futura area a verde (zona 167 - Tredici - S. Clemente) con un ampio parco attrezzato, ove, da un lato, tracciare, perimetralmente all'area, una pista ciclabile e creare anche apposite aree cani, dall'altro, creare nuove attrezzature commerciali a reddito, incentivando così il terziario



Pista ciclabile che di notte si illumina grazie a un materiale sintetico che emette luce dopo essere stato esposto al sole


COMUNE DI CASERTA
SETTORE V - LL. PP.

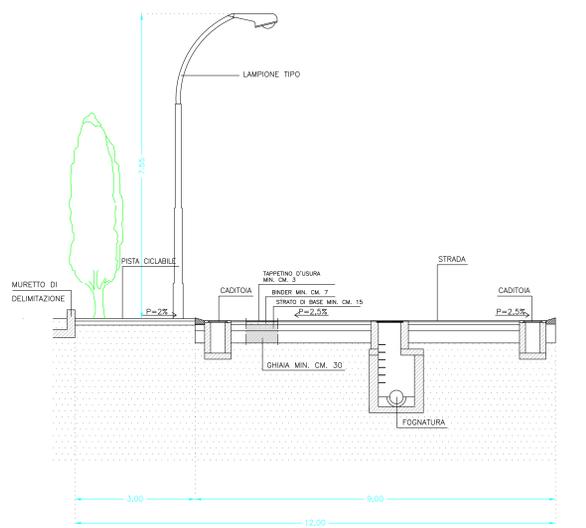
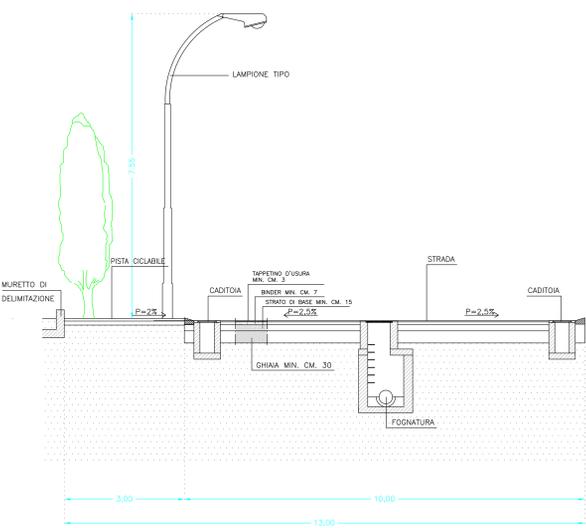
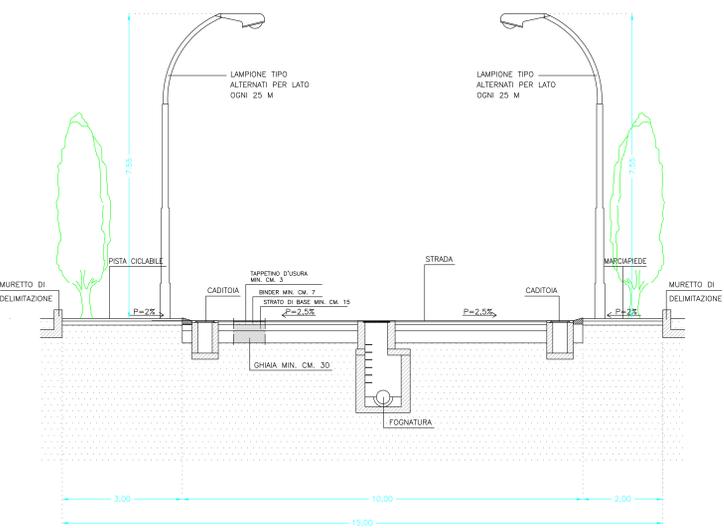
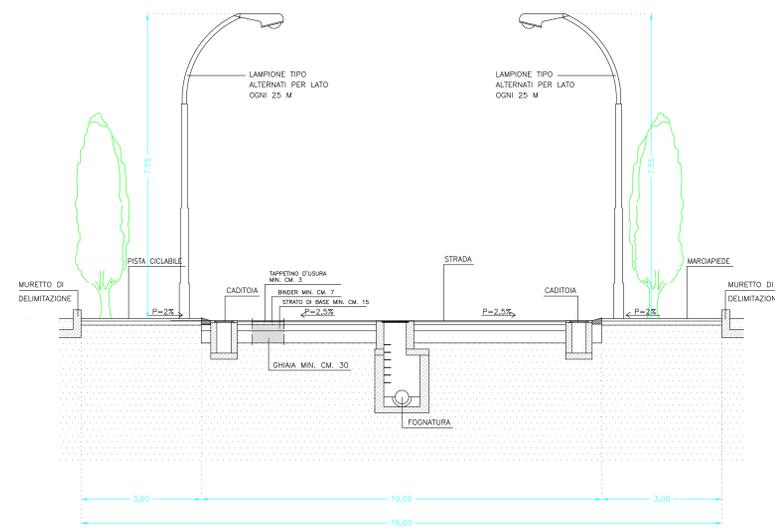
**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA**

PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

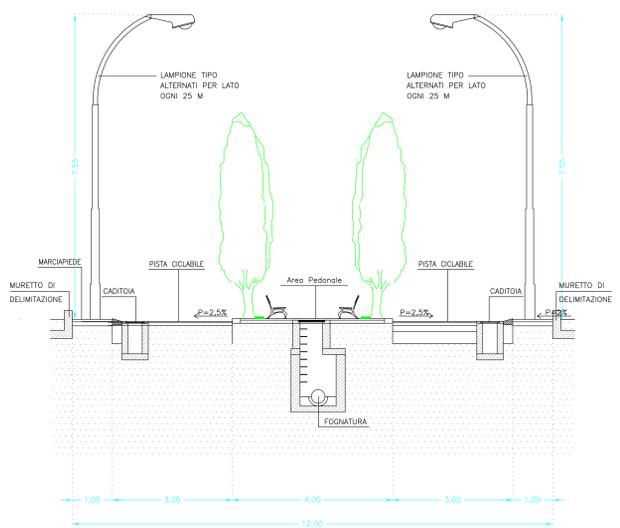
SEZIONI TIPO ASSI VIARI

Maggio 2018 Tavola 7 scala 1 : 50

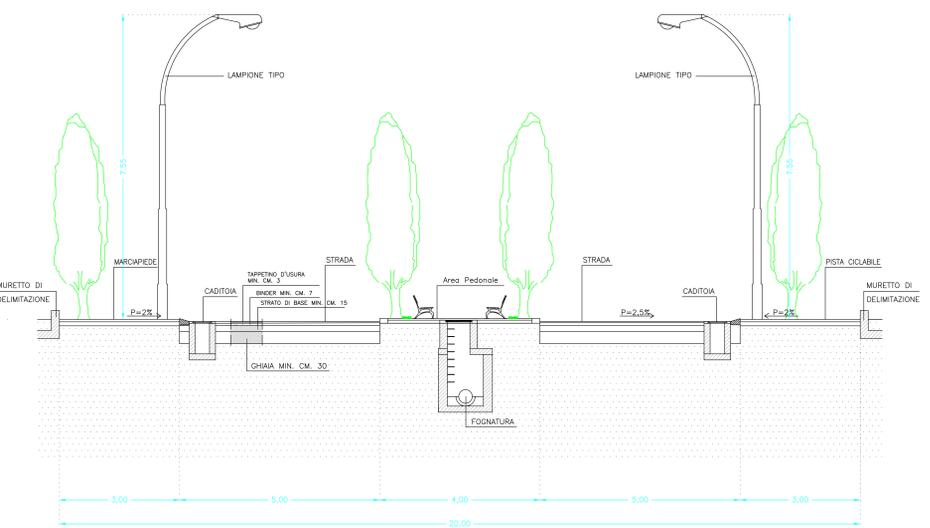
Progettazione : UTC CASERTA
RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



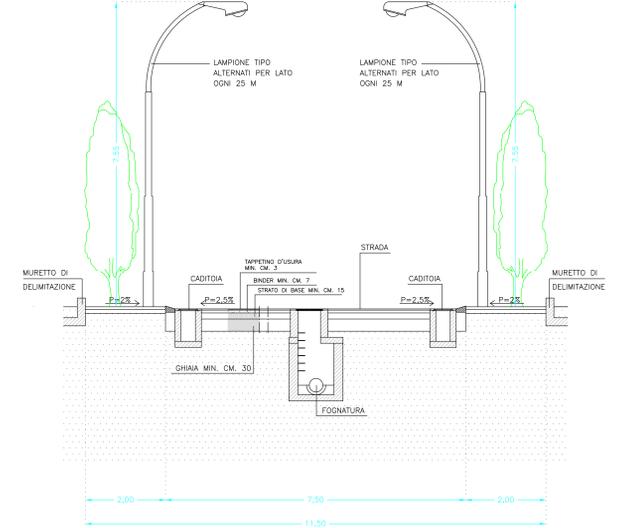
Sezioni tipo 1° Asse Viario - 1° TRATTO (in sostituzione della linea ferroviaria Caserta-Frasso) scala 1 : 50



Sezioni tipo 1° Asse Viario - 2° TRATTO (in sostituzione della linea ferroviaria Caserta-Frasso) scala 1 : 50



Sezione tipo 2° Asse Viario (area ex-Macrico) scala 1 : 50



Sezione tipo 3° Asse Viario (area S.Benedetto) e 4° Asse Viario (via Lauria) scala 1 : 50



COMUNE DI CASERTA

SETTORE V - LL. PP.

**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA.
ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN
DISMISSIONE CASERTA-FRASSO.
INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E
RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA**

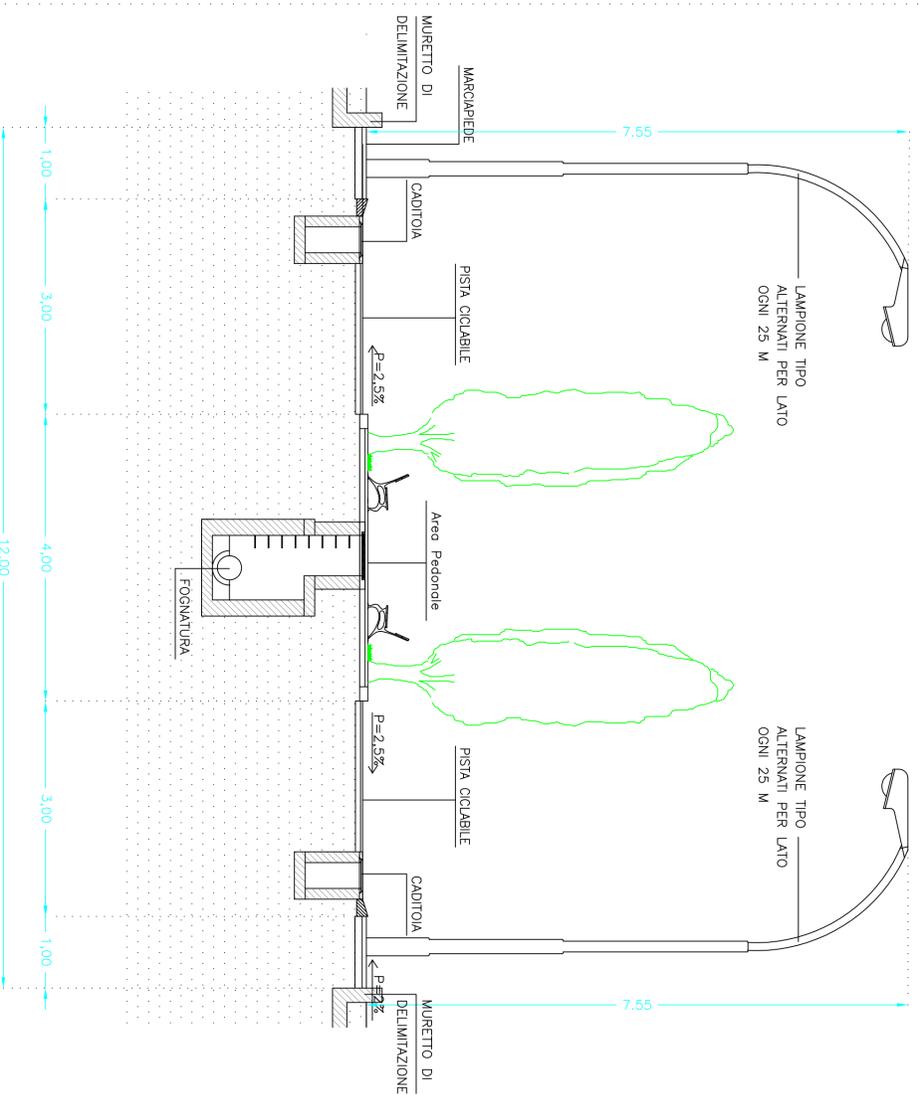
PROGETTO DI FATTIBILITÀ - PRELIMINARE

SEZIONI TIPO PISTE CICLABILI

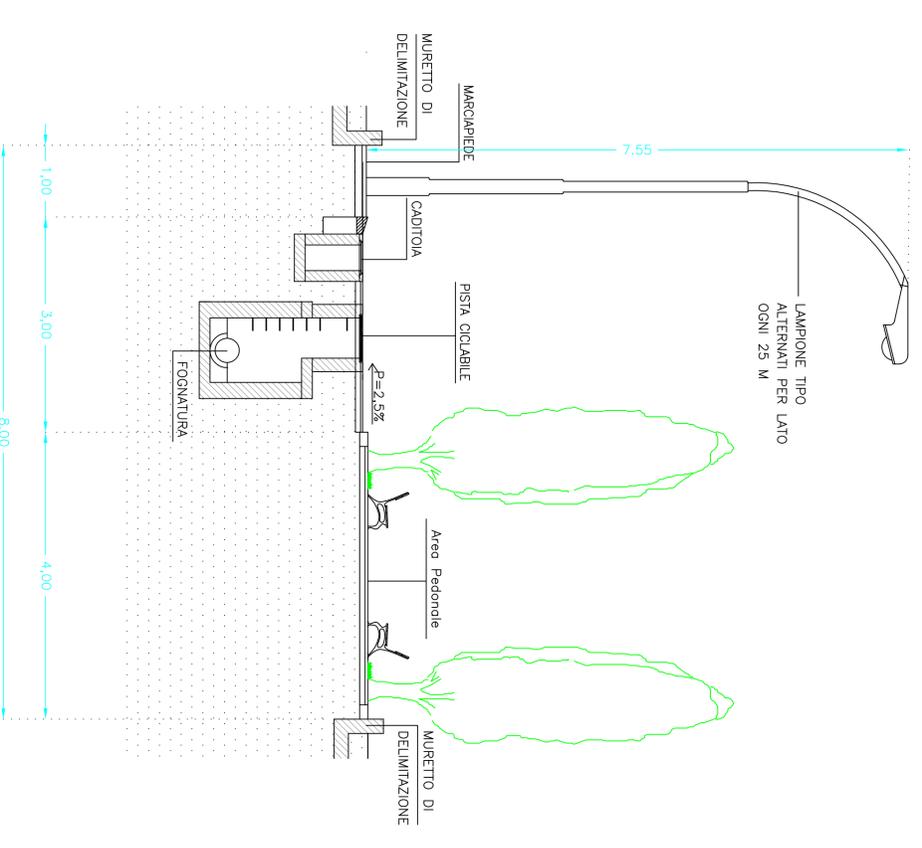
Maggio 2018 Tavola 8 scala 1 : 50

Progettazione : UTC CASERTA

RUP : dott. ing. Francesco BIONDI



Sezioni tipo 1° Asse Viario – 2° TRATTO scala 1 : 50
(in sostituzione della linea ferroviaria Caserta-Frasso)



Sezioni tipo nelle Aree a Verde Zona 167 scala 1 : 50

Oggetto: PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA. ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN DISMISSIONE CASERTA-FRASSO. INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.
 Approvazione Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

LA GIUNTA COMUNALE

Letta la proposta di deliberazione presentata dal Dirigente dell'Area Generale di Coordinamento Tecnico;

Ritenuto dover provvedere in merito;

Visti i pareri favorevoli, resi ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18.08.2000 n. 267;

DELIBERA

1. di approvare la narrativa che precede quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di approvare il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica relativo al " Programma di riqualificazione urbana dell'Area Est della Città di Caserta. Asse viario sulla linea ferroviaria in dismissione Caserta/Frasso. Interconnessioni sub-viarie e riqualificazione urbanistica ", con il seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO

Capitolo A	Lavori a farsi	Importi in Euro
A1	Importo Lavori	€ 16 404 000,00
A2a	Oneri Sicurezza Diretti	€ 82 020,00
A2b	Oneri Sicurezza Speciali	€ 100 000,00
A2c	Oneri Conferimento Discarica Come da computo metrico specifico)	€ 750 000,00
A3	Importo lavori soggetti a ribasso (A1-A2a)	€ 16 321 980,00
A4	Totale Capitolo A (A2a+A2b+A2c+A3)	€ 17 254 000,00
Capitolo B	Somme a disposizione	
B1	Indagini geologiche sul territorio	€ 50 000,00
B2	Rilievi Topografici	€ 50 000,00
B3	Progettazione, coordinamento sicurezza prog., prefattibilità ambientale	€ 360 000,00
B4	Direzione lavori	€ 215 000,00
B5	Coordinamento sicurezza esecuzione	€ 90 000,00
B6	Collaudo statico ed amministrativo	€ 30 000,00
B7	Attività geologo	€ 30 000,00
B8	Spese per commissioni giudicatrici (0,25% di A4)	€ 43 135,00
B9	Spese per pubblicità	€ 7 500,00
B10	Compenso per art. 92 Dlgs 163/06	€ 14 500,00
B11	Acquisizione aree	€ 500 000,00
B12	Imprevisti ed arrotondamenti (5,0% di A4)	€ 862 700,00
B13	Validazione Progetto Esecutivo	€ 30 000,00
B14	C.N.P.A.I.A. (4% di B2+B3+B4+B5+B6+B7+B13)	€ 32 200,00
B15	IVA sui lavori (10 % di A4+B12)	€ 1 811 670,00
B16	IVA su spese (22 % di B1+B2+B3+B4+B5+B6+B7+B9+B12+B13+B14)	€ 196 834,00
B17	Totale Capitolo B	€ 4 323 539,00
Capitolo C	Totale Generale	
C1	Totale Capitolo C : A4+B17	€ 21 577 539,00

3. di dare atto che il presente progetto sarà realizzato previa acquisizione di appositi finanziamenti a valere su risorse nazionali e regionali

ORIGINALE
 IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Luigi MARINO)

Pareri su proposta di deliberazione ex art. 49 D.lgs 267/2000.

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA EST DELLA CITTÀ DI CASERTA. ASSE VIARIO SULLA LINEA FERROVIARIA IN DISMISSIONE CASERTA-FRASSO. INTERCONNESSIONI SUB-VIARIE E RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA.
Approvazione Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

Il responsabile del servizio, esaminati gli atti inerenti il presente provvedimento, esprime il seguente parere in ordine alla regolarità tecnica: FAVOREVOLS

CASERTA, LI' 11/05/2018

IL DIRIGENTE
IL DIRIGENTE
Ing. Francesco BIONDI



Il responsabile dei servizi finanziari, esaminati gli atti inerenti il presente provvedimento, esprime, in ordine alla regolarità contabile il seguente parere: FAVOREVOLS IN QUANTO ADO

CASERTA, LI' 11/05/2018

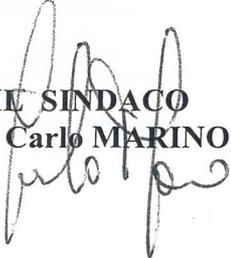
PROSDOTTO ALLA RICHIESTA
DI FINANZIAMENTO.

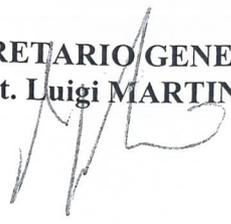
IL RESPONSABILE
DEI SERVIZI FINANZIARI
IL DIRIGENTE
Ing. Francesco BIONDI



ORIGINALE
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Luigi MARTINO)




IL SINDACO
Avv. Carlo MARINO


IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. Luigi MARTINO

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione, è stata affissa all'ALBO PRETORIO ON LINE, ai sensi della legge n° 69/2009 art. 32 in data odierna per la prescritta pubblicazione per 15 gg. naturali e consecutivi.

Caserta **28 MAG. 2018**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

