



Verbale Commissione Trasporti del 19 Gennaio 2023

Il 19 Gennaio 2023, alle ore 17.00, presso la sede dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli, come da regolare convocazione, si è riunita la Commissione Trasporti, presieduta dal Coordinatore Ing. Domenico Salierno.

Presenti alla riunione erano:

- Domenico Salierno
- Gianfranco Mazza
- Arturo Mercogliano
- Giuseppe Molisso
- Domenico Palomba

Erano presenti inoltre, l'Ing. Sergio Burattini e l'Ing. Andrea De Maio, entrambi rappresentanti dell'A.I.P.S..

I lavori della commissione sono iniziati seguendo il relativo seguente ordine del giorno:

1. lettura del verbale del 14.12.2022.
2. organizzazione del convegno/seminario in collaborazione con A.I.P.S. e col comune di Vico Equense sulla mobilità in penisola sorrentina ed eventuali sviluppi dell'hub ferroviario di Pompei.
3. organizzazione del convegno/seminario sullo stato dell'arte e sviluppi della progettazione della linea 10 della Metropolitana; eventuale coinvolgimento dei Comuni dell'hinterland interessati alla linea.
4. osservazioni alla bozza del protocollo d'intesa della Procura della Repubblica di Napoli per la formazione di elenchi di esperti in materia antinfortunistica da affiancare ai PM.
5. comunicazioni del referente ing. Ricci in merito alla richiesta al Consiglio per la collaborazione tra Commissioni e riattivazione del Dipartimento "Costruzioni, ambiente ed Energia".
6. varie ed eventuali.

Il Coordinatore Ing. Domenico Salierno, aprendo i lavori della commissione, ringrazia per la presenza i rappresentanti dell'A.I.P.S. e porta le scuse del Vice Coordinatore l'Ing. Vetrano che non è potuto essere presente.

In merito al primo punto, il Segretario legge i punti salienti del verbale della seduta precedente. I presenti approvano all'unanimità.

Passando al secondo punto, l'Ing. Salierno riferisce che durante le festività natalizie ha avuto occasione di incontrare il vicesindaco del Comune di Vico Equense, l'Avv. Benedetto Migliaccio, che, presentando due spunti per la realizzazione di un convegno/seminario, si è offerto, n. q. di rappresentante del Comune di Vico Equense, di



fornire la sede a titolo gratuito. I due spunti derivano dall'Idea-progetto dal titolo: "Mobilità sostenibile per il collegamento tra i siti Unesco. Realizzazione di un sistema funiviario nel territorio comunale tra il sito archeologico minore di Seiano, il Monte Faito e la località Chiosse Tordigliano. Iniziative tese a favorire gli equilibri ecologici per la mobilità e al disintasamento del traffico di costa." (Allegato 1), e dalla delibera della Giunta Comunale avente per oggetto: "Intervento di decongestionamento del traffico cittadino mediante la creazione di un nodo di interscambio con parcheggio multipiano posto all'ingresso nord del territorio comunale. Approvazione progetto di fattibilità tecnica ed economica." (Allegato 2).

Il Coordinatore, accogliendo gli spunti dell'Avv. Migliaccio, sottopone alla commissione la proposta di ampliamento dei temi da trattare estendendoli al problema dell'offerta sul territorio nei comuni della costiera e valutando l'opportunità di coinvolgere altre commissioni come ad esempio quella di Ingegneria dei Beni Culturali, coordinata dall'Ing. Vincenzo Calvanese, di cui ha già ricevuto disponibilità.

Per coordinare le attività, l'Ing. Salierno propone l'istituzione di un tavolo di coordinamento tecnico tra tutte le suddette parti interessate, auspicando l'interessamento anche dei comuni limitrofi a quello di Vico Equense. I presenti condividono ed approvano all'unanimità.

Per la partecipazione al tavolo tecnico danno la propria disponibilità gli Ing. Salierno, Vetrano e Palomba. L'Ing. Burattini, condividendo l'iniziativa, assicura la presenza di almeno un rappresentante di A.I.P.S. al tavolo. Inoltre, è auspicabile anche la presenza dell'Ing. Calvanese e di un rappresentante del comune di Vico Equense e degli eventuali altri comuni coinvolti che manifestassero la loro volontà in tal senso. Tutti i partecipanti saranno invitati al tavolo mediante apposita lettera di invito tramite mail.

In merito al terzo punto dell'ordine del giorno, il Coordinatore riferisce della preoccupazione per le recenti notizie di tagli ai finanziamenti previsti nel PNRR per la realizzazione dell'opera e propone il congelamento della preparazione del convegno/seminario fino a quando si avranno notizie certe. L'Ing. Salierno, auspicando un ruolo dell'Ordine nella verifica dei dati sui finanziamenti disponibili, propone l'istituzione di un secondo tavolo tecnico. I presenti condividono ed approvano all'unanimità.

Per questo secondo tavolo tecnico, si rende disponibile l'Ing. Molisso in qualità anche di rappresentante Hitachi e componente della Commissione Ingegneria Ferroviaria. A questo tavolo si auspica la presenza dell'Ing. Luigi Pagliara (ACaMIR), dell'Ing. Serena Riccio (Comune di Napoli), di un rappresentante della Regione Campania ed un rappresentante di EAV. Anche in questo caso i partecipanti al tavolo saranno invitati mediante apposita lettera di invito tramite mail.



L'Ing. Molisso riferisce di aver avuto un incontro con l'Assessore Edoardo Cosenza nel quale si supponeva l'ipotesi di colmare il taglio dei fondi provenienti dal PNRR attraverso altre risorse disponibili in altri fondi.

Per quanto riguarda il quarto ed il quinto punto, in assenza del referente Ing. Riccio ed in mancanza di sue comunicazioni in merito, si rimanda la discussione di entrambi alla prossima seduta.

Riguardo all'ultimo punto all'ordine del giorno, il Coordinatore Ing. Salierno, riferisce di aver avuto l'opportunità di leggere la storia dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno, la prima Autostrada del Mezzogiorno nonché la seconda ad essere state costruite in Italia (Allegato 3), ed attraverso il Rotary Club Napoli, di essere riuscito ad avere una copia del suo Atto Costitutivo (Allegato 4).

L' Autostrada Napoli-Pompei-Salerno fu ideata a partire dall'anno 1923 e avrebbe visto la sua realizzazione a partire del 25 giugno 1925, a seguito della nascita della Società Autostrade Meridionali avvenuta il 21 maggio 1925.

Il Coordinatore propone la realizzazione di un evento per celebrare il centenario dall'ideazione dell'opera, ipotizzando anche il coinvolgimento della Società Autostrade S.p.A. (nel quale dal 1987 è confluita la Società Autostrade Meridionali) e di altri gruppi imprenditoriali che hanno preso parte alla costruzione ed allo sviluppo di questa infrastruttura. I presenti condividono ed approvano all'unanimità. I dettagli verranno discussi nella prossima seduta.

Infine, il Coordinatore, riprendendo quanto detto nelle scorse sedute, auspica la ripresa dell'organizzazione delle visite tecniche ed ipotizza come possibile quella alla stazione di San Pasquale della linea 6.

L'Ing. Molisso, riferisce che in seno alla commissione Ingegneria Ferroviaria si è avuto lo stesso auspicio, ipotizzando la visita alla stazione di Chiaia della stessa linea.

Il Coordinatore, accogliendo favorevolmente la notizia, propone all'Ing. Molisso ed all'Ing. Palomba di farsi portavoce presso la commissione Ingegneria Ferroviaria per instaurare una collaborazione tra le due commissioni per l'organizzazione delle visite tecniche.

Gli Ing. Molisso e Palomba, e tutti i presenti approvano all'unanimità.

I lavori terminano alle ore 18.45. La riunione successiva viene fissata per il giorno 28 febbraio 2023 alle ore 17.00, sempre in presenza presso la sede dell'Ordine.

L.C.S.

f.to

Coordinatore Ing. Domenico Salierno

f.to

Segretario Ing. Domenico Palomba



ALLEGATO 1



COMUNE DI VICO EQUENSE

**MOBILITÀ SOSTENIBILE
PER IL COLLEGAMENTO TRA I SITI UNESCO
REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA FUNIVIARIO
NEL TERRITORIO COMUNALE
TRA IL SITO ARCHEOLOGICO MINORE DI SEIANO,
IL MONTE FAITO E LA LOCALITÀ CHIOSSE TORDIGLIANO
INIZIATIVE TESE A FAVORIRE GLI EQUILIBRI ECOLOGICI PER LA
MOBILITÀ E AL DISINTASAMENTO DEL TRAFFICO DI COSTA**



PRESENTAZIONE IDEA-PROGETTO

In nessun altro Paese due siti di tale importanza, vastità e capacità attrattiva sono interessati dal medesimo sistema di mobilità, resi parte della stessa esperienza, arricchita dalla molteplicità di occasioni di svago e conoscenza del territorio attraversato durante il viaggio.

A oggi, i tempi di percorrenza per andare da Pompei a una qualsiasi località della Costiera e viceversa possono superare le tre ore, a causa di una rete stradale ridotta e difficile da affrontare, sovente affetta da traffico intenso, incidenti e blocchi alla circolazione. Tutto questo si può - e si deve - cambiare.

Innanzitutto tenendo conto della morfologia del territorio: i Monti Lattari non sono solo una serie di rilievi suggestivi che separano le due Costiere, danno loro vita, ne costituiscono la natura primaria e, in qualità di "polmone verde", esprimono esigenze di salvaguardia e di promozione specifiche. Il territorio esprime anche una componente culturale importante, poiché al suo interno sono state mantenute tradizioni, pratiche agricole e di allevamento, nonché di artigianato, che costituiscono un patrimonio identitario per gli abitanti dei Lattari.

Elemento che più spicca nel rapporto tra l'uomo e i Monti Lattari sono certamente i sentieri e i cammini, esempio di una mobilità antica e sostenibile, che oggi rappresentano - visto il contesto limitrofo - lo scenario ideale per lo sviluppo di un turismo lento, fatto di trekking, escursioni, alpinismo, birdwatching... che può dare nuova linfa all'attività economica locale senza snaturare l'essenza della montagna e dei suoi abitanti.

Un sistema multimodale moderno, elettrico, comodo, sicuro e pulito che dalla Costiera raggiunge il Faito e, passando da Vico Equense e Castellammare di Stabia, arriva a Pompei: l'inestimabile esperienza di guardare dall'alto il mare, la roccia, i borghi costieri, il pianoro e i boschi, per poi avvicinarsi alle città, quella moderna e quella romana. Un sistema combinato di piste ciclopedonali, funivie e mobilità elettrica, corredato da hub di interscambio e punti di stazionamento e ricarica per i mezzi elettrici collettivi e individuali.

Un percorso che racconta la storia, con l'inestimabile parco archeologico di Pompei, le ville di Stabiae e i borghi marinari; la vita religiosa e culturale, con il Santuario della Beata Vergine Maria del Santo Rosario di Pompei e la Chiesa di San Michele, mete di pellegrinaggio che spiccano tra le decine di luoghi sacri che punteggiano le Costiere; la natura, con i cammini e i sentieri che parlano di un rapporto antico di convivenza tra l'uomo, la montagna e il mare.

E se camminare a piedi è una tradizione radicata - e da recuperare - della nostra terra per ridurre i veicoli in circolazione, la mobilità elettrica per muoversi lungo le strade costiere e cittadine è l'altra chiave che consente di ridurre lo smog e il rumore. Il passaggio all'elettrico, infatti, diversifica e alleggerisce il parco mezzi, fondamentale per rendere la micromobilità più sostenibile: bici elettriche, monopattini, hoverboard, segway..., insieme ad auto, scooter e bus elettrici, rendono la viabilità più scorrevole, grazie a mezzi più piccoli in circolazione, ideale per una rete viaria come quella costiera.

In questo contesto, fondamentale è lo sviluppo del percorso ciclopedonale denominato Percorso Olimpionici, che entro il 2025 andrà da Vico Equense a Pompei attraversando Castellammare di Stabia e toccando le principali attrazioni storiche, culturali e religiose delle città: il Parco Archeologico e il Santuario di Pompei, il centro storico e le Terme di Castellammare, il lungomare di Vico. Il tracciato ricalca in parte quello utilizzato in passato, con enormi difficoltà e rischi, da grandi atleti olimpionici quali i fratelli Abbagnale e Alfredo Norvello, che vi si allenavano correndo lungo la statale.

La creazione di percorsi pedonali e dedicati alla mobilità leggera è fondamentale per incentivare il passaggio a soluzioni che hanno un minor impatto ambientale e riducono il traffico. Attraverso il recupero di tali spazi, infatti, si riqualificano ampie zone del territorio e numerosi beni culturali, e li si inserisce nel circuito turistico, ampliandone l'offerta e distribuendo quindi con più capillarità i viaggiatori sul territorio: le ricadute economiche che ne derivano sostengono l'indotto turistico locale e incentivano la nascita di ulteriori servizi. Al tempo stesso, si allevia la pressione turistica sui punti di maggiore attrazione, aumentandone la godibilità e l'accessibilità.

La rete funiviaria permette di valicare il Faito e connette le due Coste utilizzando una tecnologia pulita, sicura, comoda e di grande attrattività per i viaggiatori. Il percorso in sé diventa parte integrante dell'offerta turistica e prescinde dalla necessità di andare da un luogo all'altro. Lungo il tragitto si snodano attrazioni quali i sentieri per le escursioni, il trekking e le passeggiate naturalistiche; i borghi di interesse storico-culturale; i paesaggi più amati dai fotografi e dai videomaker. Per molti turisti, un'ampia parte dell'offerta di esperienze derivante da questa porzione di territorio è tutta da scoprire, in estate come in inverno.



ALLEGATO 2

ORIGINALE



CITTA' DI VICO EQUENSE
Provincia di Napoli

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

DELIBERAZIONE N. 237 DEL 23/12/2022

OGGETTO: INTERVENTO PER IL DECONGESTIONAMENTO DEL TRAFFICO CITTADINO MEDIANTE LA CREAZIONE DI UN NODO DI INTERSCAMBIO CON PARCHEGGIO MULTIPIANO POSTO ALL'INGRESSO NORD DEL TERRITORIO COMUNALE. APPROVAZIONE PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA. CUP: I71J22000280006.

L'anno **duemilaventidue**, il giorno **ventitre** del mese di **Dicembre** alle ore **12:20**, nella residenza comunale, convocata nei modi di legge, si è legalmente riunita la Giunta Comunale nelle persone dei sottoindicati signori:

cognome e nome	carica	presente
AIELLO GIUSEPPE	Sindaco	SI
MIGLIACCIO BENEDETTO	Vice Sindaco	SI
MAFFUCCI CIRO	Assessore	SI
LEONE FEDERICA	Assessore	SI
BARBIERI ROBERTA	Assessore	SI
DE MARTINO LUIGI	Assessore	SI

Totale Presenti 6

Totale Assenti 0

Presiede la seduta **Il Sindaco Giuseppe Aiello**.

Partecipa alla seduta **Il Segretario Comunale Deborah De Riso**.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta e invita i convocati a deliberare sull'oggetto all'ordine del giorno.

OGGETTO: INTERVENTO PER IL DECONGESTIONAMENTO DEL TRAFFICO CITTADINO MEDIANTE LA CREAZIONE DI UN NODO DI INTERSCAMBIO CON PARCHEGGIO MULTIPIANO POSTO ALL'INGRESSO NORD DEL TERRITORIO COMUNALE. APPROVAZIONE PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA. CUP: I71J22000280006.

PREMESSO che:

- il Comune di Vico Equense ha siglato con i competenti organi ministeriali della Repubblica Italiana il Contratto Istituzionale di Sviluppo Grande Pompei ad oggetto il progetto di collegamento pedonale e ciclabile protetto tra l'area costiera sorrentina ed il grande attrattore culturale, patrimonio Unesco, rappresentato dal Parco Archeologico e dai siti minori raggruppati attorno alla città di Pompei;

- il collegamento in questione avrà, tra l'altro, quale terminale "area costiera" il luogo indicato come "*Largo di Bellaria*" sito lungo la via Luigi Serio all'ingresso del Centro Urbano di Vico Equense, attualmente privo di attrezzature standard per svolgere la funzione di Hub di interscambio per il transito da e verso il Parco archeologico;

- l'Amministrazione comunale ha posto tra le sue priorità quella del miglioramento delle condizioni ambientali del proprio centro urbano, anche attraverso la riduzione del traffico veicolare che, specialmente durante la stagione estiva, riduce sensibilmente la vivibilità dell'intero centro cittadino e delle relative strutture commerciali e turistico-ricettive;

- a tal fine, con Delibera di Giunta Comunale n. 127 del 13/07/2022, questa Amministrazione Comunale ha stabilito, tra l'altro, quale atto di indirizzo, la necessità di redigere uno studio di fattibilità per il decongestionamento del traffico del centro cittadino, che individui linee di possibile finanziamento esogene, anche a valere sui fondi PNRR, da improntarsi sui seguenti obiettivi principali:

✓ creazione di nodi di parcheggio ed interscambio posti all'ingresso della città, in prossimità del punto di arrivo del "Percorso degli Olimpionici", e delle due stazioni Circumvesuviana/EAV di Vico Equense e Seiano (quest'ultimo quale possibile nodo di scambio anche per la Funivia "Sentiero degli Dei - Faito - Costiera Amalfitana");

✓ abolizione degli stalli di parcheggio lungo le arterie principali del Centro, con recupero dei parcheggi rotativi presso i nodi di interscambio siti all'esterno ma in prossimità del medesimo Centro Urbano;

✓ l'incremento degli standard destinati a parcheggio rotativo in conseguenza degli straordinari incrementi della massa veicolare circolante e delle conseguenti esigenze di sosta;

- con la medesima Delibera di Giunta Comunale n. 127/2022 sono stati individuati, a carattere indicativo e non esaustivo, i siti ritenuti strategici in ordine agli obiettivi sopra delineati tra cui quello situato in Via L. Serio, tratto che precede la stazione centrale, altezza proprietà Carmine Maggiore, ove realizzare entro terra apposito parcheggio pubblico, tale da assumere senz'altro anche funzione intermodale e/o di stazionamento bus;

CONSIDERATO che:

- l'avvenuta sigla del Contratto Istituzionale di Sviluppo pone l'esigenza di riprogrammare con estrema urgenza le opere in programmazione coordinandole con le nuove esigenze urbanistiche poste dalla destinazione che va ad assumere l'ambito "*Largo di Bellaria - via Luigi Serio*";

- tali esigenze assumono rilevanza primaria in relazione agli assetti urbani previsti e contemplati dalle precedenti programmazioni, per cui esigono l'adozione dei consequenziali atti intesi a rendere di evidenza pubblica i nuovi interessi primari localizzati in tale ambito, con salvezza degli atti ulteriori da adottarsi nelle sedi competenti;

- l'Amministrazione Comunale deve quindi soddisfare, in via generale, il primario interesse pubblico sotteso, principalmente, all'attuazione di uno strategico nodo d'interscambio articolato nei seguenti sub-interventi:

QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO		
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA		
A1	LAVORI	
A1.1	- Parcheggio interrato e collegamento con Loc. S.M. del Toro	C 6.550.771,85
A1.2	- Rotatoria stradale	C 390.583,50
A1.3	- Parcheggio interrato e riqualificazione area a standard	C 605.454,30
A1	IMPORTO TOTALE LAVORI (soggetto a ribasso)	C 7.546.809,65
A2.1	- Oneri della sicurezza diretti inclusi nei prezzi unitari	C 150.936,19
A2.2	- Oneri della sicurezza indiretti	C 301.872,39
A2	TOTALE COSTI PER LA SICUREZZA (Non soggetti a ribasso)	C 452.808,58
A	TOTALE LAVORI APPALTABILI (A1 + A2)	C 7.999.618,23
CAPITOLO 1 - SPESE DI ESECUZIONE		
cap1.01	Importo totale lavori appaltabili	C 7.999.618,23
cap1.02	Prestazioni (forniture e servizi)	C 50.000,00
cap1.03	Allacciamenti ai pubblici servizi [Prestazioni Gestori pubblici servizi (Enel, Telecom, Concessionario P.I.)]	C 75.000,00
cap1.04	Imprevisti (3%)	C 239.988,55
cap1.05	Accantonamento (D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., art. 106 c. 1, lett. a) (1%)	C 79.996,18
cap1.06	Oneri per smaltimenti	C 681.465,11
TOTALE CAPITOLO 1		C 9.126.068,07
CAPITOLO 2 - SPESE GENERALI		
cap2.01	Rilievi, accertamenti e indagini	C 0,00
cap2.02	Incentivi per funzioni tecniche (D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., art. 113)	C 162.492,36
cap2.03	Polizze rischi professionali personale interno per progettazione (D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., art. 24, c. 4)	C 10.000,00
cap2.04	Spese tecniche relative alla progettazione definitiva ed esecutiva, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, assistenza giornaliera e contabilità (attività espletate da professionalità esterne all'Ente)	C 600.000,00
cap2.05	Spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione nonché attività specialistiche e di consulenza e supporto gestionale (attività espletate da professionalità esterne all'Ente)	C 50.000,00
cap2.06	Spese per commissioni giudicatrici (attività espletate da professionalità esterne all'Ente)	C 20.000,00
cap2.07	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	C 5.000,00
cap2.08	Spese per accertamenti di laboratorio, e per verifiche ordinate anche dal direttore dei Lavori	C 3.500,00
cap2.09	Collaudi (attività espletate da professionalità esterne all'Ente)	C 80.000,00
cap2.10	Contributo gara ANAC	C 900,00
cap2.11	CNPAIA	C 30.000,00
TOTALE CAPITOLO 2		C 961.892,36
CAPITOLO 3 - SPESE DI ACQUISIZIONE		
cap3.01	Acquisizione aree	C 278.250,00
cap3.02	Acquisizione immobili	C 0,00
TOTALE CAPITOLO 3		C 278.250,00
CAPITOLO 4 - IVA E ALTRE IMPOSTE		
cap4.01	IVA sui lavori (10%)	C 799.961,82
cap4.02	IVA su accantonamenti (22%)	C 70.396,64
cap4.03	IVA su competenze tecniche (22%)	C 171.600,00
cap4.04	IVA su servizi, forniture, oneri smaltimento (22%)	C 179.292,32
TOTALE CAPITOLO 4		C 1.221.250,79
TOTALE GENERALE INTERVENTO (capitoli 1 - 2 - 3 - 4)		C 11.587.461,22

programmatico ed, in particolare, di avviare ogni attività procedimentale tesa all'acquisizione di autorizzazioni, nulla-osta, permessi o consensi comunque denominati;

7) di stabilire che si provvederà, con successivo atto, di concerto con il Servizio "Contenzioso - Legale" di quest'Ente e previa acquisizione di formale assenso bonario da parte del Convento del Carmine Maggiore - Ente Morale, alla rettifica della Delibera di Giunta Comunale n. 37 del 23/04/2021 e relativo Atto di Transazione sottoscritto in data 13/05/2021, repertoriato al n. 14/P del 18/05/2021;

8) di incaricare sin d'ora l'Ufficio "Innovazione Strategica", in virtù di quanto stabilito con Delibera di Giunta Comunale n. 87 del 20/05/2022 delle attività procedurali necessarie di cui al D.P.R. 327/01 e s.m.i. in narrativa indicate, previa formale trasmissione, da parte del Responsabile del Procedimento, degli atti progettuali/procedimentali necessari comprensivi del "Piano particellare di esproprio", tenuto conto che la realizzazione dell'intervento infrastrutturale in parola, secondo le previsioni progettuali, interessa anche aree di proprietà privata e necessita di variante allo strumento urbanistico comunale;

9) di demandare al medesimo Ufficio "Innovazione Strategica", in virtù di quanto stabilito con Delibera di Giunta Comunale n. 88 del 20/05/2022, gli atti consequenziali al presente provvedimento, al fine dell'inserimento con carattere d'urgenza del suddetto intervento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023/2025, secondo la seguente previsione:

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	Annualità 2023	Annualità 2024	Annualità 2025
Intervento per il decongestionamento del traffico cittadino mediante la creazione di un nodo di interscambio con parcheggio multipiano posto all'ingresso nord del territorio comunale	€ 6.587.461,22	€ 5.000.000,00	

10) di stabilire che si provvederà al finanziamento dell'intervento infrastrutturale in parola mediante candidatura a finanziamento nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza disponendo, in conseguenza, di demandare all'Ufficio "Innovazione Strategica" alla luce delle competenze attribuite con Delibera di Giunta Comunale n. 152 del 07/12/2021, ogni attività di competenza volta all'acquisizione delle risorse necessarie, quantificate in € 11.587.461,22, per le consequenziali fasi di predisposizione e invio della candidatura;

11) di incaricare il Servizio "Affari Generali" di provvedere alla pubblicazione del presente atto all'Albo Pretorio on line ed adempiere ad ogni altra forma di pubblicità prescritta dalla vigente normativa in materia, nonché provvedere alla trasmissione della presente deliberazione, per ogni attività di rispettiva competenza, ai Responsabili dei Servizi "Lavori Pubblici", "Contenzioso - Legale", "Finanziario", nonché al Responsabile dell'Ufficio "Innovazione Strategica";

12) di dichiarare la presente deliberazione, stante l'urgenza di provvedere in merito, con separata ed unanime votazione favorevole, immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 - comma 4°, del T.U.E.L., approvato col Decreto Legislativo n° 267/2000 e ss.mm. ed ii. nonché norme connesse e correlate.

F.P.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta che precede;

con voti unanimi favorevoli espressi nei modi di legge;

DELIBERA

1) di prendere atto e di considerare tutto quanto sopra espresso, quale parte integrante e sostanziale della deliberazione stessa;

2) di stabilire, al fine di decongestionare il traffico del centro cittadino e quale prima azione attuativa della Delibera di Giunta Comunale n. 127 del 13/07/2022, quale obiettivo prioritario la creazione di un nodo di parcheggio ed interscambio posto all'ingresso della città, in prossimità della stazione della Circumvesuviana/EAV di Vico Equense, luogo indicato come "Largo di Bellaria", sito lungo la via Luigi Serio all'ingresso del Centro Urbano di Vico Equense, attualmente privo di attrezzature standard per svolgere la funzione di Hub di interscambio per il transito da e verso il Parco Archeologico e dei siti minori raggruppati attorno alla città di Pompei, iscritti nel Contratto Istituzionale di Sviluppo Grande Pompei;

3) di approvare, in virtù di quanto rappresentato in narrativa, il Progetto di Fattibilità tecnica economica denominato "Intervento per il decongestionamento del traffico cittadino mediante la creazione di un nodo di interscambio con parcheggio multipiano posto all'ingresso nord del territorio comunale", redatto dalle competenti professionalità interne all'Ente e trasmesso dal Responsabile pro tempore del Servizio "Lavori Pubblici" Ing. Giovanna Capuozzo, costituito dagli elaborati elencati in narrativa;

4) di prendere atto ed approvare l'Importo complessivo del Quadro Economico ammontante a complessivi € 11.587.461,22 come ripartite nello stesso elaborato progettuale, di cui € 7.999.618,23 per lavori appaltabili, inclusi oneri di sicurezza;

5) di dare atto che per l'identificazione del progetto di investimento pubblico di che trattasi è stato generato il Codice Unico di Progetto CUP: I71J22000280006 di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3;

6) di dare atto che il Responsabile del Procedimento è individuato nel Responsabile p.t. del Servizio "Lavori Pubblici" dell'Ente, Ing. Giovanna Capuozzo, che viene incaricata di predisporre tutti gli atti consequenziali di competenza tesi alla tempestiva concretizzazione del suddetto obiettivo programmatico ed, in particolare, di avviare ogni attività procedimentale tesa all'acquisizione di autorizzazioni, nulla-osta, permessi o consensi comunque denominati;

7) di stabilire che si provvederà, con successivo atto, di concerto con il Servizio "Contenzioso - Legale" di quest'Ente e previa acquisizione di formale assenso bonario da parte del Convento del Carmine Maggiore - Ente Morale, alla rettifica della Delibera di Giunta Comunale n. 37 del 23/04/2021 e relativo Atto di Transazione sottoscritto in data 13/05/2021, repertoriato al n. 14/P del 18/05/2021;

8) di incaricare sin d'ora l'Ufficio "Innovazione Strategica", in virtù di quanto stabilito con Delibera di Giunta Comunale n. 87 del 20/05/2022 delle attività procedurali necessarie di cui al D.P.R. 327/01 e s.m.i. in narrativa indicate, previa formale trasmissione, da parte del Responsabile del Procedimento, degli atti progettuali/procedimentali necessari comprensivi del "Piano particellare di esproprio", tenuto conto che la realizzazione dell'intervento infrastrutturale in parola, secondo le previsioni progettuali, interessa anche aree di proprietà privata e necessita di variante allo strumento urbanistico comunale;

9) di demandare al medesimo Ufficio "Innovazione Strategica", in virtù di quanto stabilito con Delibera di Giunta Comunale n. 88 del 20/05/2022, gli atti consequenziali al presente provvedimento, al fine dell'inserimento con carattere d'urgenza del suddetto intervento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023/2025, secondo la seguente previsione:

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	Annualità 2023	Annualità 2024	Annualità 2025
Intervento per il decongestionamento del traffico cittadino mediante la creazione di un nodo di interscambio con parcheggio multipiano posto all'ingresso nord del territorio comunale	€ 6.587.461,22	€ 5.000.000,00	

10) di stabilire che si provvederà al finanziamento dell'intervento infrastrutturale in parola mediante candidatura a finanziamento nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza disponendo, in conseguenza, di demandare all'Ufficio "Innovazione Strategica" alla luce delle competenze attribuite con Delibera di Giunta Comunale n. 152 del 07/12/2021, ogni attività di competenza volta all'acquisizione delle risorse necessarie, quantificate in € 11.587.461,22, per le consequenziali fasi di predisposizione e invio della candidatura;

11) di incaricare il Servizio "Affari Generali" di provvedere alla pubblicazione del presente atto all'Albo Pretorio on line ed adempiere ad ogni altra forma di pubblicità prescritta dalla vigente normativa in materia, nonché provvedere alla trasmissione della presente deliberazione, per ogni attività di rispettiva competenza, ai Responsabili dei Servizi "Lavori Pubblici", "Contenzioso - Legale", "Finanziario", nonché al Responsabile dell'Ufficio "Innovazione Strategica";

12) di dichiarare la presente deliberazione, stante l'urgenza di provvedere in merito, con separata ed unanime votazione favorevole, immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 – comma 4°, del T.U.E.L., approvato col Decreto Legislativo n° 267/2000 e ss.mm. ed ii. nonché norme connesse e correlate.

Letto, confermato e sottoscritto

Il Sindaco
Giuseppe Aiello

Documento firmato digitalmente
(artt. 20-21-24 D. Lgs. 7/03/2005 n. 82 e s.m.i.)

Il Segretario Comunale
Deborah De Riso

Documento firmato digitalmente
(artt. 20-21-24 D. Lgs. 7/03/2005 n. 82 e s.m.i.)

"Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico e' memorizzato digitalmente ed e' rintracciabile sul sito internet per il periodo della pubblicazione: <http://comunevicoequense.it/>.

L'accesso agli atti viene garantito tramite l'Ufficio URP ed i singoli responsabili del procedimento al quale l'atto si riferisce, ai sensi e con le modalita' di cui alla L. 241/90, come modificata dalla L. 15/2005, nonche' al regolamento per l'accesso agli atti della Citta' di Vico Equense"



ALLEGATO 3

AUTOSTRADA NAPOLI-POMPEI-SALERNO

Storia

I fantastici anni '20



Nel 1923 cominciano i primi progetti, i primi sogni, da cui partorisce l'idea di una strada, destinata alle auto, che congiunga Napoli a Salerno. Le riunioni avvengono, per lo più, nei locali del Rotary Club e se ne discute tra un gruppo di soci. Tra questi vanno ricordati: Antonio Landi, Luigi De Conciliis e Leopoldo De Lieto. Prima di tracciare un rapido identikit dei protagonisti di questa storia, vale la pena ricordare la realtà che le due province interessate stanno vivendo. Il Porto di Napoli procura una mole enorme di lavoro; per smaltirla occorrono oltre ottomila carri al giorno che percorrono, senza sosta, il percorso da Napoli a Salerno. Le due Province esportavano paste alimentari per un valore complessivo di 21.000.000 di lire e per un quantitativo di circa 90.000 quintali di merce. Il tutto però avviene, con mezzi non all'altezza della situazione, né tantomeno in grado di incrementarlo. Il perché è presto detto: si tratta di carri trainati da cavalli e uno studio di quei giorni calcola che vanno in fumo più di cento milioni l'anno. Una perdita che potrà essere recuperata con l'uso degli autocarri ed il transito in autostrada. Questo il quadro economico in cui si affacciano i nostri protagonisti. Luigi De Conciliis, (1872-1950) avvocato, con interessi nella finanza e presidente di una società, la "Pittaluga", proprietaria di numerose sale cinematografiche. Antonio Landi, (1860-1938) costruttore: a lui si devono, tra l'altro, le gallerie della Laziale e della Vittoria, oltre numerosi quartieri popolari a Materdei. Leopoldo De Lieto, (1891-1969), ingegnere, realizza le stazioni di Mergellina, di Campi Flegrei, di Pozzuoli e di Villa Literno. I tre, grazie al comune amico Guido Barendson, conoscono l'ing. Piero Puricelli, a cui si deve, nel 1925, la presentazione al governo del Piano Regolatore di tutte le Autostrade d'Italia. Mentre l'atto costitutivo della Società Autostrade Meridionali viene stilato il 21 maggio 1925, il 25 giugno dello stesso anno nasce concretamente l'Autostrada Napoli - Salerno: è la prima del Mezzogiorno e la seconda in Italia. Napoli vive una giornata storica: il 25 giugno del 1925 alle ore 9:00, in località Barra, il Ministro dei Lavori Pubblici, On.le Giovanni Giurati, darà tre colpi di piccone inaugurale alla Autostrada Napoli - Salerno. Subito si alza un coro di auguri e felicitazioni. Il piccone è lo stesso dell'inaugurazione della Milano-Laghi con incise le date delle due manifestazioni: 21 settembre 1924 e 25 giugno 1925.

Prima della guerra: 1931-1940

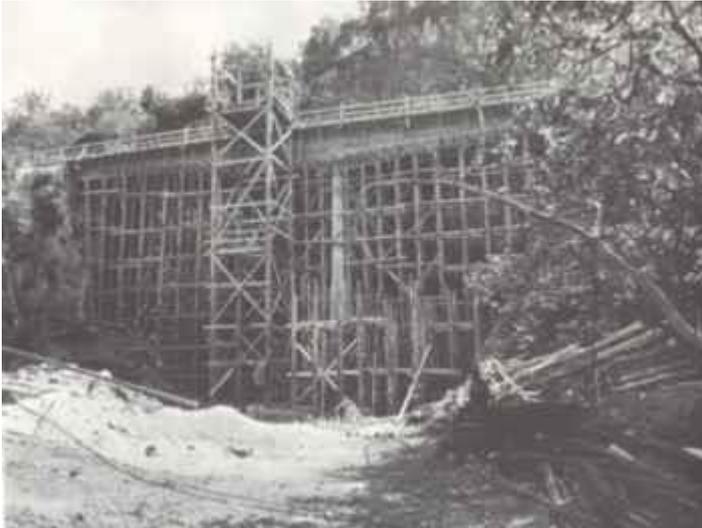
Per seguire meglio questo nuovo decennio bisogna tener presente quanto riferito agli azionisti dal presidente Giovanni Niutta: "Attualmente, per accedere all'autostrada bisogna percorrere tre chilometri di strada tagliati da ben otto passaggi a livello ferroviario. Sulla detta strada si concentra tutto il traffico della zona industriale di Napoli, traffico che diventa ogni giorno più intenso e che

richiederà nuovi attraversamenti indispensabili ai bisogni della zona in pieno incremento. Pertanto noi pensiamo che all'esecuzione già redatta per il prolungamento dell'autostrada verso la provincia di Salerno debba abbinarsi quello di un più facile e decoroso accesso verso Napoli". Infatti scrive " il Mattino" a proposito del problema in questione, visto che ci sono aspetti economici da non sottovalutare per quei tempi: si parla infatti di una spesa che si aggira sui centotrenta milioni di lire. In parole povere è necessario spostare la ferrovia Nola - Baiano e la Circumvesuviana al solo, dichiarato scopo di abolire i passaggi a livello. Il nuovo ingresso per l'Autostrada è pronto per la fine di giugno del 1936 e viene aperto al pubblico il 2 luglio dello stesso anno. Il casello è costituito da una palazzina ovale a due piani di stile novecento; è una costruzione elegante. Completa il progetto della presidenza della Società su Napoli. Il presidente Tosti di Valminuta dice ad Umberto di Savoia che: "questa autostrada, per le zone che percorre e per le mete archeologiche che raggiunge, è indubbiamente la più bella e suggestiva d'Italia, forse del Mondo". I caselli di Napoli (via Galileo Ferrarsi o San Giovanni) diventano ufficialmente, dal luglio 1936 in poi, (la porta) di ingresso all'area vesuviana e a quella salernitana che gravita su Pompei. L'aumento dei transiti rispecchia in pieno lo sviluppo della motorizzazione privata e le condizioni socio- economiche del tempo legate anche alle vicende militari del nostro Paese". Nei primi anni il traffico individuale è basso, mentre elevata, invece, è la percentuale delle corriere turistiche, cioè del traffico collettivo. Da 734, i mezzi che transitano nel 1935, scendono a 584 l'anno successivo.

La guerra e la lenta ripresa:1941-1950

La guerra è la protagonista assoluta del decennio. Si può, però, ricostruire gli avvenimenti di quel tempo rileggendo i verbali redatti dal presidente Luigi Tosti per i consiglieri d'amministrazione. "La gestione dell'esercizio della nostra autostrada ebbe termine l'8 settembre 1943, data in cui i Tedeschi presero pieno possesso per compirvi vandaliche distruzioni ai caselli, ai ponti, ai sottopassaggi ed ai piazzali, distruzioni che durarono fino alla loro fuga dal 29 settembre dinanzi alla avanzata vittoriosa delle Forze Alleate. Dagli accertamenti da noi fatti eseguire, buona parte della rete autostradale risulta intransitabile: molti ponti abbattuti, i caselli e la sede sociale saccheggiate con l'asportazione dei mobili e dell'arredamento del nostro ufficio; le casseforti forzate con l'asportazione dei valori in esse contenuti, per circa lire 10 mila; l'archivio, gli impianti elettrici e telefonici, infissi interni ed esterni, i pavimenti in legno, per la maggior parte, asportati o distrutti per modo che della sede sociale in Via Galileo Ferrarsi rimasero i muri esterni per la copertura anche essa parzialmente distrutta. Detti danni, salvo ulteriori aggiornamenti, risultano dettagliati nella descrizione e stima da noi fatta eseguire ed ammontano a circa 16 milioni e 720 mila lire". Va sottolineato che l'autostrada subisce terribili bombardamenti; in particolare quello che distrugge il viadotto di San Giovanni a Teduccio ad opera dei tedeschi che cercano in ogni modo e con ogni mezzo di rallentare l'avanzata degli americani. Si aggiunga anche il fatto, che, dal Tosti, l'autostrada viene requisita dai tedeschi dall'ottobre del 1943 fino al 1946. L'asfalto vede in questo periodo soltanto mezzi militari, tedeschi prima, angloamericani dopo. Le Forze Alleate prendono possesso dell'autostrada il 3 ottobre ed, eseguite le più importanti, urgenti ed indispensabili opere provvisorie, ne riservarono il traffico esclusivamente per i loro bisogni, inibendo qualsiasi transito di macchine private. Nel corrente anno 1944 per garantire la continuità del traffico degli Alleati; il genio civile sta facendo eseguire lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sia al manto stradale, sia in dipendenza degli ulteriori danni prodotti dalle lave di fango a seguito dell'eruzione del Vesuvio. Bisogna aspettare il 30 aprile del 1945 per vedere riprendere l'attività. E' in occasione della prima assemblea dopo la Liberazione che il nuovo Presidente della Società, prof. Epicarmo Corbino si esprime così agli azionisti: "la nostra autostrada si è resa sempre più necessaria ai bisogni del traffico delle Forze Alleate che ne sono tutt'ora in possesso continuando a vietarne il transito alle macchine private".

Gli anni del "miracolo economico":1951-1970



Gli anni cinquanta segnano una svolta decisiva per quanto riguarda l'assetto e la struttura della Napoli-Salerno. Infatti, tra il 1952 ed il 1955, il capitale sociale viene elevato da 20 milioni ad un miliardo e 120 milioni. Contemporaneamente viene verificata la frequenza del traffico sull'autostrada, che è aumentata di ben sette volte rispetto al 1929 (non più di 800 veicoli al giorno). C'è bisogno di più sicurezza e velocità: Barendson, direttore generale della Società dal 1930, propone un progetto di ampliamento: un'autostrada di 14 metri di ampiezza. Il costo è di un miliardo e mezzo di lire. Tra il 1956 e il 1958 vengono affrontati il problema del raddoppio e del prolungamento dell'autostrada verso Salerno, per avvicinarla a Napoli. Il progetto viene realizzato dall'ing. Luigi Tocchetti, considerato il quarto padre dell'autostrada per l'attività svolta in 33 anni. Consigliere dal 1952, vicepresidente dal '66 e presidente dal '74; dall'82 ne è presidente onorario. L'allargamento si avrà da San Giovanni a Teduccio al bivio per Pompei e Castellammare; il tutto a tempo di record: il primo tratto è aperto al traffico nel 1958, con due mesi di anticipo sulle previsioni. Il capitale sociale passa ad un miliardo e 600 milioni, mentre il pacchetto di maggioranza azionaria viene rilevato da una finanziaria di Milano, "la Centrale". Nel 1958 il capitale arriva a tre miliardi. Nel 1959 iniziano i lavori del prolungamento Pompei-Salerno. Si va sempre più sottolineando l'importanza di questa via di collegamento, che sotto certi aspetti rappresenta il simbolo di un'economia ritrovata dove anche il sud può dire la sua. Gli anni 60 confermeranno questa tendenza.

Entra in funzione la Pompei-Salerno: 1961-1970

Nel 1964 entra in funzione il prolungamento Pompei-Salerno, dopo soli cinque anni dall'inizio dei lavori. Il traffico, intanto, continua ad aumentare ed anche il numero di utenti. Si comincia a pensare ad una serie di collegamenti tra la stessa autostrada e il litorale vesuviano. Tra il 25 aprile 1968 ed il 1975 verrà costruita la Tangenziale. Nello stesso giorno iniziano i lavori per la nascita dell'Alfa Sud.

Autostrade Meridionali S.p.A. continua il suo sviluppo: 1971-1980

Tra il 1973 ed il 1974 si fa sentire notevolmente la crisi petrolifera. Dal 1975 il traffico dell'autostrada più bella del mondo passa dai 27 milioni e 630 mila del 1971 ai 35 milioni e 365 mila transiti del 1980. Nel 1975 si iniziano i lavori per la terza corsia della Napoli-Pompei-Castellammare, fino a Salerno; nello stesso anno entra in funzione la "maxi-biglietteria" di Barra. Nel 1976, a causa della continua pioggia, dal monte San Liberatore, a Vietri, si stacca una parte di parete rocciosa ed ostruisce la viabilità. L'ANAS acconsente alla realizzazione di una galleria "paramassi" di circa 100 metri lineari. Il traffico viene riaperto in pochi giorni.

Le terrazze su Vietri sul Mare : 1981-1990

Tra il 1981 e il 1990 vengono raggiunti numerosi obiettivi programmati. Viene chiusa l'uscita da Salerno a Portici; si sdoppia la stazione di Portici-Bellavista in Bellavista Nord e Bellavista Sud. Viene realizzata la stazione di Nocera Inferiore Nord. All'altezza di Vietri, dove il paesaggio diventa quasi irreale, nasce l'idea di creare quattro piazzole alberate, quattro "terrazze" che si affacciano su uno dei panorami più belli del mondo. Soluzioni architettoniche che integrano la strada con la natura che la ospita. Sempre negli anni '80 viene messo a punto il sistema di esazione; è un sistema che consente all'utente di dialogare, via citofono, per segnalare qualsiasi anomalia con il Centro di Monitoraggio di Barra, attraverso la trasmissione dati su cavo a fibra ottica. Altra novità è l'entrata in funzione del sicurvia di acciaio, posto al centro della strada. Il tutto è finalizzato a garantire viabilità e sicurezza per il futuro. Il piano di ristrutturazione riguarda due problemi. Uno è quello relativo allo svincolo di Nocera Inferiore; l'altro al raddoppio del tratto Napoli-Pompei. Alla Autostrade Meridionali S.p.A. viene rilasciata la concessione con scadenza nel 2012.

Autostrade Meridionali S.p.A. Oggi: 1991-2000

Continua l'opera di ammodernamento dell'autostrada. I lavori più importanti riguardano interventi di rafforzamento alle pavimentazioni, giunti sui ponti, adeguamento e completamento dei guard-rails, nonché nuove recinzioni e reti di protezione ai viadotti. Si è dato un ulteriore impulso all'assistenza e alla sicurezza, con un sistema di pattugliamento da parte della Polizia Stradale integrato dalla presenza di ambulanze della CRI, da mezzi ACI e da un servizio elicotteristico con personale medico a bordo per pronti interventi. Nel 1995 viene realizzato lo svincolo per Ponticelli in direzione Napoli. Nel 1996 si raddoppia la tratta da San Giovanni a Barra. Nel 1998 si ha il trasferimento della Sede sociale al Centro Direzionale di Napoli. Isola A/7. Il 1° luglio 1999 si inaugura il nuovo svincolo di Torre Annunziata Nord, posizionato tra gli svincoli di Torre del Greco e Torre Annunziata Sud. Per il 2000, anno del Giubileo, si studiano miglioramenti agli accessi di Pompei Scavi, Pompei e Castellammare. Nel 2000 cominciano anche i lavori per gli svincoli di Torre del Greco, Pompei, Torre Annunziata Sud, riammodernamento della stazione di Castellammare, realizzazione della 3° corsia Torre Annunziata-Castellammare. Successivamente si avrà il completamento della 3° corsia fino a Torre Annunziata sud, il nuovo svincolo Portici-Ercolano, di Angri, di Pagani, la realizzazione della galleria "VESUVIO SUD" che porterà da San Giorgio a Torre del Greco. Sarà introdotto il sistema a fibre ottiche: milioni di dati ed immagini che viaggiano al fianco dell'automobilista sull'autostrada. Informazioni ed aggiornamenti sulla viabilità e sulla situazione meteorologica, ma anche per l'automazione del pedaggio. Con la rete a fibre ottiche, infatti tutti i dati vengono convogliati in un centro che controlla, rielabora, previene, interviene, ritrasmette, dal centro alla periferia, le direzioni di tronco e le stazioni autostradali. Tutto finalizzato a rendere più sicura l'autostrada e più efficiente il servizio.

Il pedaggio: storia ed evoluzione

Inizialmente l'esazione lungo le reti autostradali è di tipo forfettario per tratte. Successivamente, fino agli anni '80, l'esazione avviene per "potenza fiscale-portata utile". Tra il 1981 ed il 1984 viene introdotto il sistema "passo-assi". Nel 1982 si ha il sistema Viacard, con carta prepagata a scalare e in c/c. Nel 1994 si affianca alla Viacard il Fast Pay. Successivamente viene introdotto il Telepass.

Considerazioni finali

Abbiamo visto come la CAMPANIA sia passata dal traffico dei carri trainati da cavalli o muli alla seconda autostrada italiana dopo la Milano-laghi, in ordine di tempo. Un sogno che negli anni è divenuto realtà, consentendo agli operatori del settore di credere anche in un'economia regionale, oltretutto italiana ed europea. Sono tutti d'accordo nel ritenere indispensabile un sistema autostradale adeguato per uno sviluppo continuo del Paese e questo si è reso possibile grazie all'opera di Autostrade, che è la capogruppo di **Autostrade Meridionali S.p.A.**



ALLEGATO 4

L'Atto Costitutivo



ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE
NAPOLI
Costituzione di Società

Vittorio Emanuele Terzo per grazia di Dio e
per volontà della Nazione Re d'Italia.-

L'anno millenovecentoventicinque il giorno ven-
tuno maggio, nel Comune di Napoli, e propriamen-
te nella sede del Rotary Club di Napoli, pres-
so l'Hotel Bertolini al Corso Vittorio Emanuele.
Innanzi a Noi Errico Bonucci fu Giovanni, notaio
residente in Napoli con lo studio alla via Me-
dina N°5, ed iscritto presso questo Collegio
notarile provinciale.-

Si sono costituiti i Signori:

1° Gr.Uff. Nicola Pavoncelli, fu Giuseppe, indu-
striale, nato in Napoli ove domicilia alla via
Paolo Emilio Imbriani N.30.-

2° Gr.Uff. Dott./Canzio Bruno Canto, fu Giuseppe
industriale nato in Padova e domiciliato in Na-
poli al Vico Citale, palazzo proprio in nome
suo e quale mandatario dei signori:

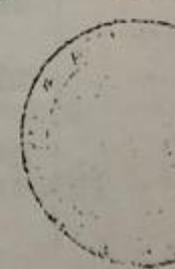
a) gr.Uff. Pietro Pauricelli, fu Augusto, industria-
le, nato in Milano ove domicilia.-

b) Prof. Avvocato Ferruccio Bolchini fu Giuseppe
nato in Varese e domiciliato in Milano.-

giusta i due mandati, per scrittura privata,

6290
1700
640
320
1200
398

Restituiti fogli N. 2. del



autenticati nelle firme il venti corrente mese dal Notaio Federico Guasti, residente in Milano, quali mandatri a questo atto rimangono alligati.--nonchè quale gestore di negozio dei signori:-

A) Comm. Bott. Piero Pirelli, di Giovanni Battista, nato in Milano ove domicilia.-- e B-) Dottor Nando Arena, fu Francesco nato in Napoli, ove domicilia alla via Roma N.185.--

3° il Comm. Luigi Del Gaizo fu Vincenzo, industriale, nato in Napoli, ove domicilia alla Piazza Principe di Napoli N.2.--

4°- Giorgio Ascarelli, fu Pacifico, industriale nato in Napoli, ove domicilia, via Posillipo 169.--

5°) Comm. Francesco Bertolini fu Lorenzo industriale, nato in S. Remo e domiciliato in Napoli, al Corso Vittorio Emanuele 165.--

6°) Avvocato Comm. Alfonso Mercurio fu Ferdinando, nato in Napoli, ove domicilia alla via Carlo Poerio N.15.

7°) On. Gr. Uff. Biagio Borriello fu Giuseppe, industriale, nato in S. Giovanni a Teduccio e domiciliato in Napoli, alla via Depretis N.62.

8°) Ernesto Gugenheim, fu Carlo, commerciante, na-

to in Zurigo e domiciliato in Napoli alla piazza
Municipio N.41.-

9°- Comm.Alessandro Elefante fu Sebastiano,indu-
striale,nato in Salerno, e domiciliato in Napoli
alla via Generale Parisi N.10.

10°) Conte Carlo De La Ville, fu Francesco,vi-
co Prefetto a riposo, nato in Napoli e domici-
liato in Roma, al Corso Umberto I n. 472.

11°) Cav.Uff.Prof.Pietro Paolo Farinelli fu Vin-
cenzo, ingegnere architetto, nato in Napoli
ove domicilia alla via dell'Arco Mirelli N.36.

12°- Comm.Dott. Mario Federico Imbert, fu Enrico
nato in Napoli ove domicilia alla via De Pretis
N.62.-

IL CONSI
(Dott.

13°) Comm.Ing. Enrico Franzè, fu Giovanni na o
in Saubiase (Catanzaro) e domiciliato in Napoli,
al Corso Umberto I° N.7.-

14°) Cav. Pietro Lerario, di Domenico, nato in
Noci(Bari) e domiciliato in Napoli alla via
S.Giacome dei Capri, Villa Anna, industriale.

15°) Comm.Giovanni Alfredo Pattison fu Cristo-
faro, ingegnere nato in Napoli, ove domicilia al
viale Calascione N.II.

16°) On.Avvocato Cav. DI Gr. Croce Luigi Maria
Foschini, fu Carlo, nato in Guardia Sanframondi

e domiciliato in Napoli Via Monte di Dio, N. I. -
17°) On. Prof. Comm. Giovanni Miranda, fu Vincenzo
nato in Napoli ove domicilia alla via Vittorio
Emanuele III (già via S. Carlo) N. 26. -

18°) Cav. di S. Maurizio e Lazaro Arnot Milne,
Wilson, di Giovanni commerciante, nato a Napoli
alla via Caracciolo N. 13. -

19°) Prof. Comm. Arnaldo Angelucci fu Alessandro,
nato in Subiaco, (Roma) e domiciliato in Napoli
alla via S. Brigida N. 64. -

Noi notaio siamo personalmente certi della i-
dentità personale dei comparenti, i quali, di ac-
cordo, e col nostro consenso rinunziano all'as-
sistenza dei testimoni. -

I medesimi devengono alla stipulazione del pre-
sente atto, costitutivo di società anonima

Articolo Primo

Rimane costituita una società anonima per azio-
ni, sotto la denominazione "Autostrade Meridio-
nali", la quale ha sede in Napoli.

Articolo Secondo

La durata della società è da oggi a tutto il
trentuno dicembre millenovecentosettantotto e
potrà essere prorogata, escluso il diritto di
recesso per dissensienti. -