



LINEE GUIDA PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI INVERNALI

Rev. N°	Struttura Emittente	Motivo della revisione	Data
00	OTE/EPA		28-10-2024

Proposta da:	Verificata da:	Autorizzata da:
EPA	OTE	AD

INDICE

DEFINIZIONI E SIGLE	3
PREMESSE	5
GENERALITÀ E OBIETTIVI	5
RIFERIMENTI	6
CAMPO DI APPLICAZIONE	6
GESTIONE DELLE OPERAZIONI INVERNALI: PRINCIPI GENERALI	7
RUOLI, RESPONSABILITÀ E COMPETENZE	9
RUOLI DI PRESIDIO: TANGENZIALE DI NAPOLI	9
RUOLI DI PRESIDIO: COORDINAMENTO VIABILITÀ	16
GESTIONE EVENTI: SINTESI DEI RUOLI SPECIFICI.....	19
RUOLI NELLA GESTIONE EVENTI: TANGENZIALE DI NAPOLI	19
RUOLI NELLA GESTIONE EVENTI: COORDINAMENTO VIABILITÀ	22
IL PROCESSO OPERATIVO	25
FASI DEL PROCESSO OPERATIVO	25
SINTESI PRINCIPALI ATTIVITÀ	25
REGISTRO EVENTI	27
PRESIDIO	28
GESTIONE INFORMAZIONI METEO	29
GESTIONE NEVE	31
CODICI	31
FASI DI GESTIONE DELL'EVENTO NEVE (PREVENZIONE; START UP; ESCALATION OPERATIVA)	33
COMUNICAZIONE EVENTI NEVE TRAMITE PMV	40
GESTIONE GHIACCIO	41
GESTIONE FREEZING RAIN	43

ALLEGATI

1. COMPITI, CHECK-LIST E MODULI
2. PROTOCOLLO OPERATIVO PER LA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PESANTI IN CASO DI NEVE
3. PROTOCOLLO OPERATIVO CON LE INTERCONNESSE
4. PIANO COORDINATO DI INTERVENTO IN CASO DI NEVICATE RILEVANTI SUI TRATTI STRADALI ED AUTOSTRADALI IN AMBITO PROVINCIALE

DEFINIZIONI E SIGLE

CDV - Coordinamento Viabilità	Struttura operante alle dipendenze del Direttore Centrale Operations
GTR (Gestione Traffico)	Struttura operante nell'ambito di CDV
COV (Centro Operativo Viabilità)	Struttura operante nell'ambito di CDV
COV – Pref	Comitato Operativo per la Viabilità presso le Prefetture
OTE/SI	Struttura IT, operante nell'ambito OTI
DGVCA	Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Responsabile Servizi Meteorologici	Operante nell'ambito di CDV
AD	Amministratore Delegato
OTE	Responsabile Operations, Tecnica, Esercizio
EPA	Responsabile Traffico e Manutenzione
REC/EC	Responsabile Esazione e Commerciale

ICT	Responsabile Informazione e Controllo Traffico
MOR	Responsabile Manutenzione Ordinaria Ricorrente
IMP	Responsabile Impianti
AUT	Responsabile Automezzi
CE	Centro Esercizio
CCE	Coordinatore Centro Esercizio
PM	Posto di Manutenzione
PN	Posto Neve
CNT – Coordinatore Neve di Tratta	Personale OTI che opera durante gli eventi neve su tratte autostradali assegnate
Gestore dell’Informazione	Personale dedicato della linea OTI che verifica la congruenza dell’informazione
CRI	Centro Radio Informativo
OCRI	Operatore Centro Radio Informativo
CNEV	Coordinamento Nazionale Emergenze di Viabilità Area, presso la DG di Roma, presidiata da DCOP/CDV/GTR, dal quale vengono monitorate le situazioni d’emergenza
Viabilità Italia	Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità
Freezing rain	Pioggia che gela al suolo

PREMESSE

GENERALITÀ E OBIETTIVI

Le "Operazioni Invernali" rappresentano l'insieme degli approntamenti e delle azioni finalizzate a garantire:

- ✓ la piena efficienza e disponibilità di tutte le risorse umane e tecnologiche, interne ed esterne, predisposte per la gestione degli eventi meteorologici invernali (neve; ghiaccio; freezingrain);
- ✓ la continua sostanziale percorribilità dell'autostrada, attraverso:
 - ❖ l'utilizzo delle suddette risorse secondo modelli finalizzati a massimizzarne l'efficacia e pertanto in grado di garantire al contempo flessibilità operativa (rapido adattamento degli schemi in funzione delle criticità) e pieno controllo in ogni situazione,
 - ❖ l'adozione di misure di regolazione della circolazione commisurate alla criticità dei fenomeni meteorologici in atto/previsti e dei loro potenziali effetti (filtri; fermo temporaneo pesanti; chiusura selettiva accessi),
 - ❖ il tempestivo intervento per la risoluzione degli eventuali blocchi momentanei della circolazione;
- ✓ informazioni all'utenza tempestive, chiare e coerenti con le situazioni in atto, in grado di porre sempre il viaggiatore nella condizione di scegliere il proprio percorso con piena consapevolezza delle criticità e dei rischi che i tratti autostradali presentano;
- ✓ che eventuali interruzioni temporanee del servizio (chiusura tecnica di tratti autostradali a tutti i veicoli):
 - ❖ siano gestite come misura eccezionale,
 - ❖ abbiano durata limitata e strettamente funzionale al superamento delle fasi più critiche,
 - ❖ siano attuate in assenza di veicoli all'interno dei tratti chiusi o con efficaci misure contemporaneamente attivate per il deflusso dei veicoli stessi.

Si precisa che, vista la peculiarità della A56, qualora sia preconfigurabile uno scenario critico con impatto significativo sulla circolazione sarà necessario attivare un piano di coordinamento con la Prefettura di Napoli al fine di valutare l'impatto sulla viabilità dell'area metropolitana in relazione all'evoluzione del fenomeno e nel rispetto del protocollo operativo trasmesso dalla Prefettura e relativo alla "regolamentazione in caso di nevicate sui tratti stradali ed autostradali in ambito provinciale".

Le presenti **Linee Guida** per la gestione delle operazioni invernali hanno, in tale quadro, la finalità di:

- definire lo "schema di gioco" (ruoli; responsabilità; compiti)
- disciplinare la comunicazione, interna e soprattutto esterna (enti; utenti autostradali)
- fornire indicazioni sulle buone pratiche da seguire per la migliore gestione degli eventi invernali ("goodwinterpractices"), ferme restando le responsabilità definite

RIFERIMENTI

Le presenti Linee Guida si integrano in un più ampio ventaglio di documenti, aziendali e non, di riferimento costituiti da:

- ✓ Manuale dell'Operatore Centro Radio Informativo;
- ✓ Manuale operativo del Centro Operativo Viabilità;
- ✓ Piano di "Gestione delle Informazioni negli stati d'emergenza";
- ✓ Documenti vigenti di pianificazione invernale di Viabilità Italia:
 - Pianificazione Invernale per la gestione della Viabilità e regolamentazione della Circolazione dei mezzi pesanti in Autostrada in caso di precipitazioni nevose (ultima edizione);
 - Riepilogo schematico dei tratti soggetti a divieto di circolazione per i mezzi pesanti in caso di neve e relativi tratti di accumulo;
 - Linee Guida per la Gestione Coordinata delle Emergenze Invernali su Aree Geografiche Vaste con interessamento di più Concessionarie Autostradali (ultima edizione);
- ✓ Protocollo Operativo per la Regolamentazione della Circolazione dei Veicoli Pesanti in caso di Neve e relativi schemi segnaletici di attuazione ultima edizione
- ✓ Indicazioni sulla gestione della viabilità invernale emanate annualmente dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

CAMPO DI APPLICAZIONE

Le presenti Linee Guida si applicano alla Società Tangenziale di Napoli e rappresentano il riferimento in materia per Tangenziale di Napoli.

GESTIONE DELLE OPERAZIONI INVERNALI: PRINCIPI GENERALI

Una efficace gestione delle operazioni invernali si fonda sulla capacità di coniugare competenze tecniche, esperienza e innovazione in un processo di miglioramento continuo dei modelli operativi adottati.

Nello scorso decennio la tradizionale organizzazione di Gruppo basata su regole esclusivamente tecniche, dotazioni "localmente" adeguate in funzione dell'andamento delle precedenti stagioni invernali e responsabilità territoriali indipendenti è progressivamente evoluta in un sistema più integrato e in una cooperazione più strutturata con la Polizia Stradale e le altre Istituzioni aventi ruolo nella prevenzione e gestione delle emergenze invernali (Prefetture; Aeronautica Militare; Protezione Civile); tra le innovazioni introdotte:

- adozione dei "codici neve" come definizione univoca e condivisa con Aiscat e Viabilità Italia degli effetti della neve sulla circolazione;
- codifica delle azioni sul traffico pesante, a seguito del protocollo sottoscritto con le associazioni dell'autotrasporto nel 2005;
- definizione di piani di gestione delle emergenze in sede prefettizia;
- definizione di standard tecnici e criteri omogenei di attribuzione delle dotazioni;
- coordinamento con la Capogruppo su gestione itinerari e altre iniziative a supporto in occasione di eventi a carattere sovra regionale.

Le ultime stagioni invernali, connotate da fenomeni numericamente limitati ma di eccezionale intensità e persistenza anche a quote basse, hanno determinato una ulteriore evoluzione dei modelli, che per garantire piena efficacia anche nelle situazioni più estreme devono oggi consentire, attraverso la codifica delle migliori prassi e delle migliori soluzioni, la massima flessibilità operativa e il pieno controllo di tutte le componenti in gioco:

- **organizzazione**
 - ✓ procedure specifiche e check-list per la verifica e adeguamento dotazioni; approvvigionamento cloruri; controlli di efficienza sulle risorse;
 - ✓ definizione di schemi operativi e presidi di tratta per scenari standard, che sono modificati in caso di necessità in applicazione del principio di flessibilità richiamato anche dalla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali;
 - ✓ organizzazione della "catena di comando" di tratta finalizzata anche a garantire, durante gli eventi, la corretta dislocazione dei mezzi antineve e degli interventi di salatura;
 - ✓ sperimentazione di soluzioni tecniche diverse o innovative per il miglioramento dell'efficacia e loro eventuale messa a sistema;
- **meteo**
 - ✓ integrazione dei bollettini e delle "allerta" ufficiali di riferimento con servizi interni ed esterni in grado di aumentare la frequenza degli aggiornamenti in avvicinamento agli eventi previsti

e di seguirne l'evoluzione (nowcasting), per consentire la più efficace dislocazione delle risorse in caso di fenomeni critici;

- ✓ attivazione di sinergie con le Istituzioni di riferimento (Aeronautica Militare; Protezione Civile; Arpa territoriali);

▪ **prevenzione**

- ✓ codifica delle fasi decisionali interne sugli approntamenti straordinari da porre in essere in caso di previsione di importanti eventi nevosi;
- ✓ pianificazione preventiva con Polizia Stradale e Viabilità Italia della "escalation" delle azioni sul traffico negli scenari critici;

▪ **regia eventi su scenari sovregionali**

- ✓ costante allineamento tra Capogruppo, Tangenziale di Napoli e Viabilità Italia per garantire una coerente e tempestiva attivazione di tutte le azioni straordinarie di controllo della circolazione (gestione delle eventuali ordinanze prefettizie; dirottamenti obbligatori; definizione di percorsi alternativi; utilizzo aree esterne di stoccaggio temporaneo dei mezzi pesanti).

Quanto sopra richiamato deve comunque inquadrarsi in un percorso evolutivo, nell'ambito del quale ogni singola esperienza o situazione può generare ulteriori miglioramenti delle prassi o della stessa organizzazione anche nel corso della medesima stagione invernale.

RUOLI, RESPONSABILITÀ E COMPETENZE

Nella gestione delle operazioni invernali sono attribuite responsabilità e competenze a:

- ✓ **ruoli di presidio**, stabilmente definiti nell'organizzazione aziendale, coinvolti in tutte le fasi del processo (AD, OTE; Responsabili Unità; ICT; ecc.);
- ✓ **ruoli di gestione eventi**, individuati esclusivamente per la "gestione eventi neve" (*) e inseriti nella "catena di comando" delle operazioni con presidio di norma organizzato in turni continui e avvicendati (Gestore dell'Informazione; Coordinatore Neve di Tratta; Capoturno e Presidio Sistemi CNEV; Controllo Informazione); tali ruoli possono essere attribuiti, secondo valutazione della linea, a tutte le risorse in possesso di idonei requisiti a prescindere dalla loro collocazione organizzativa.

(*) La gestione degli eventi ghiaccio (interventi attivati spesso dagli operatori di Sala Radio in base a una griglia di parametri definiti) e "freezingrain" (evento raro di altissimo impatto che richiede il presidio dei massimi livelli decisionali TANA) è di norma assicurata dai ruoli di presidio. In entrambi i casi, infatti, la ridotta durata dei fenomeni non richiede una articolazione in turno dei livelli di coordinamento operativo richiesti.

RUOLI DI PRESIDIO:

AD: AMMINISTRATORE DELEGATO

- ✓ dispone, avvalendosi di OTE, d'intesa con Polizia Stradale, il provvedimento di chiusura tecnica di un tratto autostradale, già in codice nero, ove il blocco o una equivalente congestione non siano risolvibili in tempi brevi;
- ✓ attiva, avvalendosi di OTE, l'intervento della Protezione Civile e ne informa la Polizia Stradale;
- ✓ stipula i contratti di competenza della Tangenziale di Napoli per la gestione delle operazioni invernali, in riferimento agli standard definiti dall'azienda;

OTE: RESPONSABILE OPERATIONS, TECNICA ED ESERCIZIO

- ✓ è responsabile della organizzazione e della gestione delle operazioni invernali;
- ✓ in riferimento al presente manuale:
 - ❖ individua le migliori risorse per la copertura dei ruoli dedicati alla gestione delle operazioni invernali;
 - ❖ attribuisce precisi compiti e responsabilità;
 - ❖ emette, entro il 15 Novembre di ogni anno, una specifica Comunicazione alle linee contenente ruoli e risorse, piani e schemi operativi di dettaglio ed ogni altra istruzione operativa ritenuta necessaria;
- ✓ dispone, in assenza di AD, d'intesa con Polizia Stradale, il provvedimento di chiusura tecnica di un tratto autostradale, già in codice nero, ove il blocco o una equivalente congestione non siano risolvibili in tempi brevi;
- ✓ attiva il REC/EC per l'adeguamento, ove necessario, delle presenze in turno in conseguenza dei provvedimenti adottati per la regolazione della circolazione (filtri; accumuli; chiusure tecniche);

- ✓ attiva l'intervento della Protezione Civile e ne informa la Polizia Stradale;
- ✓ verifica puntualmente, avvalendosi di EPA, lo stato di efficienza di tutte le risorse messe in campo per la gestione delle operazioni invernali;
- ✓ determina, avvalendosi di EPA, sia in fase preventiva che di gestione eventi, l'attivazione delle misure ritenute necessarie in relazione alla intensità e localizzazione dei fenomeni previsti;
- ✓ verifica, avvalendosi di EPA, che l'inserimento in SIV dei codici neve avvenga in coerenza con i parametri definiti nelle presenti Linee Guida così come condivisi con le Istituzioni di riferimento (Viabilità Italia in primis);
- ✓ esercita una costante supervisione sul coordinamento delle risorse nella fase di Gestione Eventi, disponendo le misure correttive ritenute necessarie;
- ✓ verifica avvalendosi di EPA la coerenza delle notizie e dei messaggi diramati su PMV e Isoradio, avvalendosi del supporto del Gestore dell'Informazione;
- ✓ dispone, in accordo con Coordinamento Viabilità, eventuali modifiche al piano messaggi in essere per migliorarne l'efficacia;
- ✓ assicura le più proficue relazioni con gli Enti e le Istituzioni territoriali aventi ruolo nella gestione delle emergenze di viabilità (Prefetture; Comitati Operativi Viabilità; Polizia Stradale, Protezione Civile, ecc.);
- ✓ approva i piani di formazione neve proposti dall'EPA;
- ✓ assicura una costante informazione a Coordinamento Viabilità per garantire la pronta attivazione di ogni sinergia funzionale alla più efficace gestione dell'evento;
- ✓ effettua, a valle di ogni evento rilevante e al termine della stagione invernale, un debriefing per analizzare l'andamento della stagione e/o dell'evento nevoso in relazione agli obiettivi ed individuare possibili azioni di miglioramento.

TRM: RESPONSABILE TRAFFICO E MANUTENZIONE

- ✓ **è responsabile della redazione, della attuazione del piano neve della Tangenziale di Napoli;**
Supporta, ed in sua assenza sostituisce, il Responsabile Operations Tecnica ed Impianti nella gestione delle operazioni invernali, assumendone compiti e responsabilità;
- ✓ predispone il Piano Neve (schemi operativi di dettaglio; livelli di presidio per tratta; schema con indicazione delle risorse associate alla catena di presidio, costituzione e collocazione mezzi antineve; individuazione e classificazione dei by-pass funzionali alla gestione delle operazioni; ...) da allegare alla comunicazione annuale e ne assicura l'implementazione;
- ✓ cura la redazione degli elaborati tecnici e dei capitolati prestazionali relativi ai servizi in appalto, in riferimento agli standard definiti dall'azienda;
- ✓ verifica l'adeguatezza, in termini di capacità e formazione, del personale interno/esterno coinvolto nelle operazioni invernali;
- ✓ verifica la puntuale e corretta esecuzione dei trattamenti di salatura preventiva e di "pre-abbattimento";

- ✓ dispone la convocazione dei mezzi a chiamata e la loro messa in libertà secondo principi di efficienza ed efficacia;
- ✓ acquisisce dalle imprese la dichiarazione di avvenuta formazione; è responsabile dello stato di efficienza di tutte le risorse messe in campo per la gestione delle operazioni invernali (uomini; attrezzature; impianti; materiali; imprese; schemi operativi; procedure, sistemi di gestione e monitoraggio; ...) e assume a tal fine le più opportune iniziative di verifica e le conseguenti azioni correttive;
- ✓ sovrintende alle attività di competenza della linea (Automezzi, Centro Esercizio; Informazioni e Controllo Traffico;) in tutte le fasi del processo di gestione delle operazioni invernali;
- ✓ assicura il coinvolgimento del personale operativo;
- ✓ propone a OTE i nominativi delle risorse da inserire nella "catena di comando" in fase di gestione;
- ✓ nella fase di gestione eventi, può disporre direttamente la convocazione dei mezzi a chiamata, secondo principi di efficienza ed efficacia;
- ✓ esercita, attraverso tutti i ruoli preposti alla gestione eventi, un costante coordinamento delle operazioni o assumendo direttamente all'occorrenza le misure correttive ritenute necessarie;
- ✓ assicura, tramite il personale di tratta, il continuo monitoraggio delle quantità di cloruri disponibili presso i siti di stoccaggio e distribuzione;
- ✓ verifica e approva le richieste di approvvigionamento dei cloruri e definisce con MOR i parametri per il dimensionamento degli approvvigionamenti di inizio stagione
- ✓ supporta OTI nella redazione dei piani di emergenza, gestendo efficaci relazioni con le Istituzioni territorialmente competenti.
- ✓ valida la contabilità delle operazioni quando consolidata sulla base di quanto registrato su appositi reportini di lavoro/SIV
- ✓ verifica, avvalendosi di ICT, che l'inserimento in SIV dei codici neve avvenga in coerenza con i parametri definiti nelle presenti Linee Guida così come condivisi con le Istituzioni di riferimento (Viabilità Italia in primis);

ICT: INFORMAZIONE E CONTROLLO TRAFFICO

- ✓ **è responsabile del funzionamento dei processi di Sala Radio e della puntuale esecuzione del presente manuale da parte degli operatori (OCRI);**
- ✓ verifica i livelli di competenza e conoscenza specifica degli operatori, organizzando, autonomamente o previa approvazione di TRM, interventi formativi mirati;
- ✓ predispone le ordinanze per l'attuazione dei provvedimenti specifici di limitazione della circolazione;
- ✓ predispone per l'invio al competente UIT DGVCA (ex SVCA) gli aggiornamenti dell'elenco dei by-pass funzionali alla gestione delle operazioni invernali;
- ✓ definisce le specifiche dei contratti di servizio con le organizzazioni/imprese di soccorso meccanico per gli interventi in caso di neve, inserendo l'obbligo, per le suddette organizzazioni/imprese, di

registrazione dei dati identificativi dei veicoli soccorsi per intraversamento o per non essere in grado di riprendere autonomamente la marcia (anche con ripresa fotografica), con relative penalizzazioni economiche in caso di inadempienza. Per i contratti già in essere si procederà con specifico ordine di servizio;

- ✓ assicura il monitoraggio e la raccolta dei bollettini di previsione meteo emessi dalle diverse fonti accreditate in Tangenziale di Napoli;
- ✓ supporta TRM nella valutazione degli effetti potenziali dei fenomeni previsti sulla viabilità autostradale;
- ✓ gestisce relazioni e contatti con gli Istituti di previsione meteo, anche al fine di disporre di un canale informativo diretto per gli aggiornamenti real time sullo stato dei fenomeni (nowcasting);
- ✓ propone a TRM i nominativi dei collaboratori ritenuti in grado di assumere il ruolo di Gestore dell'Informazione;
- ✓ supporta TRM nell'attivazione e coordinamento dei provvedimenti di gestione del traffico previsti dai piani neve o comunque disposti dalla linea nel corso dell'evento;
- ✓ verifica la piena funzionalità delle interfacce e del software di Sala Radio, assicurando la comunicazione via email entro un'ora ad OTE/SI, a fronte di ogni anomalia rilevata o segnalata dagli operatori CRI e inserendo in copia OTE, IMP e C.E.M;
- ✓ effettua, al termine di ogni evento neve, la valorizzazione del parametro ore neve/km e del codice di maggior gravità raggiunto, comunicando tale risultato a TRM al fine della attivazione delle verifiche previste nel presente manuale (vedi paragrafo "Compiti e Check List").

MOR RESPONSABILE MANUTENZIONE ORDINARIA E RICORRENTE

- ✓ **è responsabile della gestione degli approvvigionamenti dei cloruri e della puntuale applicazione delle procedure di contabilizzazione;**
- ✓ verifica la corretta applicazione delle procedure di contabilizzazione da parte del Coordinatore Centro Esercizio;
- ✓ verifica il dimensionamento delle scorte di cloruri a fine stagione invernale e, su indicazione del è responsabile della gestione degli approvvigionamenti dei cloruri e della puntuale applicazione delle procedure di contabilizzazione;
- ✓ verifica il dimensionamento delle scorte di cloruri a fine stagione invernale e, su indicazione del TRM provvede alla definizione dei quantitativi di reintegro;
- ✓ assicura il controllo di conformità dei cloruri consegnati dai fornitori con le specifiche contrattuali e secondo le modalità ivi definite;
- ✓ nella fase di contabilizzazione delle operazioni invernali:
 - ❖ **accerta, al termine di ogni evento, il consolidamento dei dati registrati;**
 - ❖ **congela i dati inseriti in contabilità con cadenza mensile, comunicando il dato di avanzamento a EPA e OTE;**
- ✓ provvede alla definizione dei quantitativi di reintegro;

COORDINATORE CENTRO ESERCIZIO

- ✓ è responsabile degli approntamenti e dell'efficienza delle risorse sulla tratta di competenza;
- ✓ predispone i turni di reperibilità del personale e organizza le attività internalizzate per la preparazione delle operazioni invernali;
- ✓ assicura con risorse interne e/o esterne la dislocazione (e il ritiro a fine stagione) dei sacchetti di cloruro di calcio lungo il tracciato autostradale;
- ✓ effettua a fine stagione invernale il rilevamento delle quantità di cloruri singolarmente stoccate presso i depositi di competenza e fa predisporre le quantità necessarie per il riempimento previsto dei depositi stessi;
- ✓ comunica puntualmente a EPA - durante e dopo ogni evento nevoso - il raggiungimento del punto di riordino dei cloruri;
- ✓ assicura la copertura dei cumuli di cloruri a fine stagione e in caso di allerta meteo per pioggia;
- ✓ su indicazione della linea, coordina l'apertura e chiusura dei by-pass ritenuti utili per la gestione delle operazioni, sia a carattere stagionale che di volta in volta individuati in funzione del tipo di evento previsto;
- ✓ verifica l'efficienza dei mezzi delle imprese sia in fase preliminare all'avvio della stagione contrattuale, sia nel corso della stagione stessa, secondo tempistiche e check list più avanti definite;
- ✓ assicura la pronta sostituzione dei coltelli usurati sulle lame sgombraneve, intervenendo con risorse interne o, se previsto contrattualmente, verificando la puntuale esecuzione dell'attività da parte delle imprese;
- ✓ coordina direttamente gli interventi antighiaccio negli scenari diversi dalla normale attività preventiva.

COORDINATORE AUTOMEZZI

- ✓ è responsabile dell'efficienza del parco automezzi e delle attrezzature di proprietà utilizzate per le operazioni invernali e dei relativi sistemi di localizzazione satellitare;
- ✓ effettua, tramite la propria struttura e/o avvalendosi delle segnalazioni del Centro Esercizio e dell'Unità Impianti, un continuo monitoraggio sullo stato di efficienza dei mezzi e delle attrezzature di proprietà;
- ✓ assicura la manutenzione ordinaria e straordinaria dei suddetti mezzi e attrezzature, secondo principi di efficienza ed efficacia, intervenendo prontamente in caso di necessità e segnalando al TRM ogni eventuale criticità;

- ✓ supporta l'EPA nelle verifiche di efficienza condotte sul parco mezzi delle imprese, in riferimento alle specifiche contrattuali ed ai presenti manuali;
- ✓ organizza i turni di servizio dei propri collaboratori per garantire in fase operativa una adeguata assistenza su tratta, segnalando a EPA eventuali necessità di integrazione dei presidi con personale delle officine esterne.

RESPONSABILE UNITÀ IMPIANTI

- ✓ è responsabile del pieno funzionamento degli apparati e degli impianti necessari per la gestione delle operazioni invernali (canali radio Tangenziale di Napoli e Polizia Stradale e relativi on boardunit; telecamere; centraline meteo; sensori traffico; PMV; ecc.);
- ✓ provvede, tramite i collaboratori di sede e di tratta, alla dotazione degli apparati radio di bordo sugli autocarri delle imprese esterne segnalando al Responsabile Operations, Tecnica e Impianti, con adeguato anticipo rispetto all'inizio della stagione "contrattuale", eventuali necessità di nuove dotazioni;
- ✓ assicura, nell'ambito delle proprie competenze, la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti in itinere e sul territorio (centraline meteo; PMV; telecamere; radioripetitori ecc.) secondo principi di efficienza ed efficacia, garantendo un pronto intervento in caso di guasti e segnalando al Responsabile Operations, Tecnica e Impianti ogni eventuale criticità;
- ✓ assicura la piena efficienza delle dotazioni di Sala Radio (consolle; personal computer; monitor; terminali; ecc.), in sinergia con le strutture centrali competenti;
- ✓ garantisce, tramite i collaboratori di sede e di tratta, la verifica e il controllo degli automatismi nelle stazioni di competenza.

RESPONSABILE ESAZIONE E COMMERCIALE

- ✓ è responsabile della formazione e del coordinamento delle risorse di esazione
- ✓ garantisce, in situazioni di necessità, l'utilizzo del personale esattoriale e del M.C.R. più funzionale alla gestione delle emergenze, secondo principi di flessibilità e sicurezza;
- ✓ provvede ad organizzare i potenziamenti del servizio necessari in funzione delle azioni di regolazione della circolazione disposte da OTE.

ASSISTENTE ALLA VIABILITÀ E TECNICO DI TRATTA

- ✓ supporta il Coordinatore Centro Esercizio nelle attività di competenza secondo compiti da questi attribuiti.

OPERATORE CENTRO RADIO INFORMATIVO

Coerentemente con il Manuale dell'Operatore Centro Radio informativo e segnatamente per la gestione delle operazioni invernali:

- ✓ è responsabile del tempestivo inserimento nel Sistema Informativo Viabilità degli eventi e dei relativi aggiornamenti, nonché della imputazione/rimozione dei codici corrispondenti ad inizio e fine neve, nevischio o ghiaccio;
- ✓ provvede alla imputazione della evoluzione dei codici neve e ghiaccio secondo le indicazioni del Coordinatore Neve di Sede o della linea;
- ✓ provvede alla registrazione e alla divulgazione delle informazioni meteo e alla corretta applicazione dei moduli di informazione sui PMV;
- ✓ monitora le centraline meteo nell'ambito della prevenzione antighiaccio;
- ✓ attiva, su indicazione della linea, gli interventi di salatura preventiva antighiaccio;
- ✓ supporta il EPA e ICT nella convocazione delle risorse a chiamata e nelle comunicazioni operative;
- ✓ annota nel registro di sala radio ogni richiesta di attivazione di provvedimenti di competenza di enti esterni o di altre DD.TT.con i relativi esiti;
- ✓ provvede alle annotazioni degli orari delle convocazioni e dei "preso servizio" delle ditte e del personale interno, riportandoli a TRM ed annotando in SIV.

RUOLI DI PRESIDIO: COORDINAMENTO VIABILITÀ (CD - ASPI)**RESPONSABILE CENTRO OPERATIVO VIABILITÀ (C.O.V.)**

- ✓ è responsabile della correttezza, tempestività e coerenza dei contenuti informativi sugli eventi di viabilità diramati da Tangenziale di Napoli tramite i canali direttamente e indirettamente alimentati (radio; televisioni; internet; e-mail; sms; ...);
- ✓ assicura l'addestramento e la formazione "operativa" delle risorse coordinate;
- ✓ definisce, d'intesa con il Responsabile Operations, Tecnica e Impianti, le specifiche funzionali per lo sviluppo/adequamento degli strumenti di gestione dell'informazione (S.I.V.; T.O.L.; ...), da sottoporre all'approvazione della linea;
- ✓ garantisce l'implementazione dei suddetti sviluppi e adeguamenti dei sistemi nei tempi condivisi con la linea, assicurando la realizzazione dei piani di addestramento e formazione delle risorse coinvolte, sia a livello centrale che periferico;
- ✓ assicura puntualità e contenuti delle comunicazioni sulle condizioni di viabilità dirette alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, secondo procedure, protocolli o accordi in vigore, sia nelle situazioni ricorrenti che emergenziali;
- ✓ garantisce la realizzazione dei collegamenti in diretta su Isoradio da parte del Responsabile Operations, Tecnica e Impianti, in particolare a partire dalla attivazione del codice rosso;
- ✓ assicura la supervisione di tutte le attività del C.O.V., segnalando tempestivamente alla linea ogni anomalia rilevata e non prontamente risolta;

- ✓ garantisce la presenza in turno presso il C.N.E.V. dell'addetto al Controllo Informazione quando tale struttura è attivata dal Responsabile CDV;
- ✓ produce un report sui disallineamenti/anomalie SIV specifico per ogni evento neve.

RESPONSABILE SERVIZI METEOROLOGICI (ASPI) è responsabile della valutazione dei bollettini di previsione meteorologica emessi da tutte le fonti accreditate e dell'attività di nowcasting nella fase di gestione eventi

- ✓ definisce e sottopone all'approvazione della linea, il piano di efficientamento/adequamento dell'infrastruttura tecnologica più funzionale alle attività di competenza;
- ✓ propone la stipula di accordi o convenzioni con Enti o Istituti esterni per l'utilizzo e/o la condivisione di strumenti e tecnologie, definendo le relative specifiche funzionali;
- ✓ acquisisce tutte le previsioni e bollettini meteo emessi dalle diverse fonti accreditate, sia nazionali che locali, supportando Responsabile Operations, Tecnica e Impianti nella corretta valutazione dei fenomeni e dei relativi effetti sul territorio autostradale;
- ✓ nella fase di gestione eventi garantisce, compatibilmente con gli strumenti disponibili, il monitoraggio della evoluzione degli scenari meteorologici e dell'avanzamento del fronte delle perturbazioni, interagendo ove necessario con i responsabili dei servizi di previsione degli Enti e Istituti convenzionati e/o accreditati;
- ✓ nella fase di gestione eventi fornisce supporto al Responsabile Operations, Tecnica e Impianti con previsioni di nowcasting sull'evoluzione dell'evento neve;
- ✓ assicura la formazione delle risorse interne aventi ruolo nella gestione delle informazioni meteo, definendo, d'intesa con la linea, obiettivi, contenuti, modalità e tempistiche;
- ✓ assicura le più proficue relazioni con gli Enti e le Istituzioni di riferimento per l'attività di competenza (Protezione Civile; Aeronautica Militare; Istituti territoriali; ecc.).

RUOLI NELLA GESTIONE EVENTI:

- ✓ **Coordinatore di sede (Resp OTE/EPA: Responsabile Traffico e Manutenzione)**

- ✓ **è responsabile, nella gestione eventi, del coordinamento operativo delle risorse;**
- ✓ opera in Sala Radio in turni continui e avvicendati avvalendosi di ICT, con avvio del presidio fissato con adeguato anticipo rispetto all'inizio previsto delle precipitazioni;
- ✓ in caso di precipitazioni e/o situazioni critiche previste o in atto su più tratte, può essere affiancato da ruolo analogo con ripartizione di competenze territoriali stabilita da OTE;
- ✓ determina, avvalendosi di ICT, la frequenza delle operazioni di salatura preventiva del piano stradale e il momento di avvio delle salature di "pre-abbattimento";
- ✓ attiva i provvedimenti di regolazione della circolazione ("filtri"; blocco temporaneo pesanti; ...) secondo piano neve e/o indicazioni del Responsabile Operations, Tecnica e Impianti;
- ✓ esercita una costante supervisione intervenendo direttamente, anche sui conducenti dei mezzi in collegamento radio, per assicurare frequenze di passaggio e dosaggi di cloruri ottimali in relazione ai fenomeni in atto;
- ✓ comunica via email tempestivamente ad OTI/SI, ogni anomalia rilevata nelle funzionalità di sistema, inserendo in copia OTE, IMP e C.E.M., ;
- ✓ provvede alla convocazione delle risorse a chiamata, previo allineamento con la linea, secondo nella fase Gestione Informazioni Meteo;
- ✓ evidenzia ad OTE ogni criticità, fornendo agli stessi supporto nelle decisioni (punti/tratte gestite in avvicinamento del limite; necessità di ulteriori mezzi da altre tratte/Tronchi; scorte fondenti prossime al punto di riordino; difficoltà nelle comunicazioni; ecc.);
- ✓ determina l'inserimento/rimozione dei codici rosso e nero secondo i parametri definiti nelle presenti Linee Guida;
- ✓ in caso di necessità, attribuisce direttamente compiti specifici di controllo, verifica o intervento alle risorse su tratta;
- ✓ attiva squadre interne o esterne dislocate per l'apertura/chiusura di ulteriori by-pass;
- ✓ monitora i consumi dei fondenti nel corso della gestione eventi, provvedendo direttamente, in caso di necessità, alla attivazione dei fornitori o della logistica per il ripristino degli stoccaggi;
- ✓ sentito OTI dispone il termine delle operazioni e/o la messa in libertà delle risorse a chiamata.

Coordinatore Neve di Tratta

- ✓ **è responsabile, nella gestione eventi, del coordinamento delle risorse nell'ambito della tratta assegnata;**
- ✓ opera su strada in turni continui e avvicendati, con avvio del presidio fissato con adeguato anticipo rispetto all'inizio previsto delle precipitazioni;
- ✓ coordina le squadre dedicate alla apposizione di segnaletica per i provvedimenti di regolazione della circolazione, secondo le indicazioni di EPA;
- ✓ verifica puntualmente l'efficienza di mezzi, impianti e attrezzature di competenza nella fase di attesa dell'inizio della precipitazione;
- ✓ verifica l'effettivo "pronto ad operare" delle risorse a chiamata;

- ✓ verifica la corretta esecuzione dei trattamenti di salatura;
- ✓ vigila affinché i mezzi neve dei quali sia stato disposto il movimento operino con continuità ed efficacia, limitando le pause alle effettive necessità (caricamento; rifornimenti);
- ✓ esercita un continuo monitoraggio delle condizioni di percorribilità del fondo stradale – direttamente e avvalendosi del personale di pattugliamento e delle imprese – relazionando a EPA, anche ai fini della coerente attribuzione dei codici e coordinando di conseguenza l'azione dei mezzi neve;
- ✓ assicura il corretto cadenzamento nelle re-immissioni in piattaforma dei treni lame in relazione all'evoluzione del fenomeno nevoso;
- ✓ propone a EPA la convocazione di ulteriori risorse a chiamata in funzione della evoluzione dei fenomeni;
- ✓ assicura, direttamente o tramite le risorse coordinate (compresi gli operatori del soccorso meccanico), la ripresa con fotocamera digitale dei veicoli intraversati o non in grado di procedere, in modo che risultino chiari gli elementi identificativi dei veicoli stessi (tipo; posizione sulla carreggiata; targa; targa rimorchio);
- ✓ verifica con continuità i livelli di consumo dei fondenti, informando il MOR ai fini della tempestiva attivazione dei riordini;
- ✓ coordina gli interventi di sblocco e ausilio alla ripartenza dei veicoli.
- ✓ Si relaziona e si interfaccia con il COA per il coordinamento delle azioni secondo le modalità e le fasi previste dalle linee guida.

ICT/OPERATORE CRI INDIVIDUATO

- ✓ **è responsabile della coerenza complessiva dei contenuti informativi sui Pannelli a Messaggio Variabile, con la situazione in atto e con la necessità di garantire, anche puntualmente, la diffusione delle notizie di maggiore utilità per gli utenti in viaggio;**
- ✓ sulla base dell'insieme degli elementi disponibili (telecamere; sensoristica Autotraf; comunicazioni radio; decisioni dei ruoli di coordinamento), struttura "in progress" una propria valutazione delle effettive condizioni di percorribilità dei tratti autostradali interessati dall'evento nevoso;
- ✓ condivide tale valutazione con Coordinatore di sede ad ogni variazione di scenario (estensione/riduzione tratti interessati da neve; variazione codici; ecc), facendo proprie le indicazioni dello stesso sulle opportunità di comunicazione;
- ✓ verifica che il piano messaggi in essere (PMV) e le informazioni diffuse da Isoradio siano coerenti con lo scenario e le strategie di comunicazione condivise con EPA, indicando agli operatori CRI le eventuali anomalie da correggere e/o suggerendo l'attribuzione di messaggi speciali;
- ✓ con "ottica utente", in particolare nelle situazioni di codice rosso o nero, valuta e propone a EPA l'opportunità di migliorare il piano messaggi in essere o i contenuti diffusi via radio con l'obiettivo di:
 - ❖ migliorare la chiarezza e la leggibilità delle informazioni ritenute in quel momento essenziali
 - ❖ favorire la possibilità per gli utenti di fruire di itinerari alternativi percorribili

- ❖ garantire la presenza di informazioni adeguate al contesto sui PMV, interni o esterni a Tangenziale di Napoli, posti in corrispondenza delle interconnessioni o dei caselli di collegamento con importante viabilità esterna
- ❖ determinare, nella fase di escalation dell'evento nevoso, un maggiore effetto deterrente o dissuasivo per il traffico in entrata e/o diretto verso le zone con percorribilità più critica
- ✓ supportagli operatori CRI nella gestione "manuale" della messaggistica su PMV in "codice nero" (o dal "rosso" se ritenuto dal TRM), operando secondo le indicazioni dello stesso EPA e in stretto collegamento con i ruoli centrali di coordinamento dell'informazione;
- ✓ in relazione allo scenario, supporta OTE nella individuazione dei contenuti prioritari della comunicazione per i collegamenti in diretta sui canali radiofonici.

RUOLI NELLA GESTIONE EVENTI: COORDINAMENTO VIABILITÀ (CDV)

CAPOTURNO C.N.E.V. (COORDINAMENTO NAZIONALE EVENTI VIABILITÀ)

- ✓ **assicura una costante supervisione della gestione delle operazioni invernali, intervenendo a supporto di Tangenziale di Napoli e coordinando l'azione di regolazione della circolazione e informazione negli scenari sovra regionali;**
- ✓ negli scenari critici:
 - ❖ organizza e coordina il dirottamento di mezzi e risorse dalle Direzioni di Tronco non (o marginalmente) coinvolte, assicurando che la composizione dei treni lame inviati in ausilio sia coerente con gli standard delle tratte di destinazione (n° lame; dotazioni radio; ...) e che tutti i mezzi siano regolarmente presi in carico da EPA;
 - ❖ definisce il modello di informazione più appropriato in relazione agli scenari in atto e alla loro evoluzione (itinerari alternativi di lunga percorrenza; messaggi speciali su PMV di nodo; interventi in diretta sui canali radio; informazioni di scenario per Isoradio e CCISS attraverso Tip On Line)
 - ❖ **assicura la costante informazione e il livello di coinvolgimento previsto dalle procedure aziendali per AD e OTI;**

PRESIDIO SISTEMI C.N.E.V.

- ✓ **supporta il Responsabile CDV nella fase di Gestione Eventi con compiti di monitoraggio sistemi e interazione con Viabilità Italia;**
- ✓ opera presso il CNEV in turni continui e avvicendati ed è convocato su indicazione del Responsabile CDV;

- ✓ garantisce il continuo monitoraggio dei sistemi (Autotraf; telecamere; SIV; TOL; BMS-AGE; sensori traffico; prometeo; ...), complessivamente o in modo selettivo a seconda del numero di risorse chiamate a svolgere tale compito dal Responsabile CDV;
- ✓ segnala al Responsabile Operations, Tecnica e Impianti le situazioni anomale riscontrabili da sistema nella gestione mezzi;
- ✓ assicura una costante informazione al Responsabile CDV sulla situazione in atto evidenziando tempestivamente eventuali anomalie non risolte e/o situazioni di potenziale criticità;
- ✓ interviene per garantire supporto nella gestione degli itinerari alternativi di lunga percorrenza, interagendo con Viabilità Italia per una verifica delle condizioni di percorribilità di tali itinerari e con Coordinamento Informazioni per l'attivazione sui PMV di "nodo" della relativa messaggistica;
- ✓ provvede alla stesura dei contenuti tecnici della comunicazione gestita da Relazioni Esterne, sottoponendoli alla approvazione del Responsabile CDV;
- ✓ assicura la più funzionale collaborazione e scambio di informazioni con Viabilità Italia, direttamente o tramite il delegato Aiscat;
- ✓ raccoglie e gestisce eventuali segnalazioni di criticità riguardanti l'evasione degli ordini urgenti per il reintegro dei cloruri;
- ✓ elabora i contenuti informativi per le Associazioni degli Autotrasportatori.

CONTROLLO INFORMAZIONE (PRESSO IL CNEV)

- ✓ **supporta il Responsabile CDV nella fase di Gestione Eventi con compiti di controllo e coordinamento informazione e interazione con Viabilità Italia;**
- ✓ è convocato dal Responsabile CDV presso il CNEV dove opera in turni continui e avvicendati;
- ✓ garantisce una costante supervisione dei contenuti informativi diramati tramite i pannelli a messaggio variabile e i canali radiofonici direttamente alimentati da Tangenziale di Napoli, verificandone la coerenza con gli scenari in atto e con le strategie di comunicazione indicate dalla linea;
- ✓ segnala al Referente Contenuti Informativi presso il COV, eventuali anomalie rilevate sui PMV o sulle notizie diffuse da Isoradio e RTL 102.5;
- ✓ segnala al Responsabile CDV ogni eventuale anomalia non prontamente risolta;
- ✓ valuta e propone al Responsabile CDV in "ottica utente" l'opportunità di migliorare il piano messaggi in essere o i contenuti diffusi via radio con l'obiettivo di:
 - ❖ migliorare la chiarezza e la leggibilità delle informazioni ritenute in quel momento essenziali,
 - ❖ favorire la possibilità per gli utenti di fruire di itinerari alternativi percorribili,
 - ❖ garantire la presenza di informazioni adeguate al contesto sui PMV posti in corrispondenza delle interconnessioni o dei caselli di collegamento con importante viabilità esterna,
 - ❖ determinare, nella fase di escalation dell'evento nevoso, un maggiore effetto deterrente o dissuasivo per il traffico in entrata e/o diretto verso le zone con percorribilità più critica,
- ✓ su indicazione del Responsabile CDV e comunque in situazione di codice nero, attiva, nel sistema Tip On Line (T.O.L.) utilizzato da Isoradio, la configurazione "scenario neve per aree geografiche" (definita

in seguito) sostitutiva del dettaglio eventi, per favorire una maggiore sintesi ed efficacia della comunicazione nelle situazioni di maggiore complessità;

- ✓ negli scenari sovra-regionali, garantisce supporto alla gestione degli itinerari alternativi di lunga percorrenza definendo i contenuti della messaggistica sui PMV di nodo;
- ✓ provvede, su indicazione del responsabile CDV, alla integrazione della libreria “messaggi speciali” in SIV, per la pronta pubblicazione di ulteriori contenuti di possibile interesse generale.

IL PROCESSO OPERATIVO

FASI DEL PROCESSO OPERATIVO

Il processo operativo per la gestione delle operazioni invernali si articola in **tre fasi**:

- 1. presidio:** è l'insieme delle attività volte a garantire il costante “pronto ad operare” della macchina durante l'intera stagione invernale
- 2. gestione informazioni meteo:** è la fase strategica del processo, nella quale tutte le informazioni meteo emesse da ogni fonte autorevole vengono attentamente esaminate e valutate in termini di potenziali effetti sulle condizioni di percorribilità dell'autostrada; da tali valutazioni discende il piano specifico di azioni decise da OTE per affrontare l'evento previsto
- 3. gestione eventi:** prevede il check up pre-operativo (mezzi, cloruri, impianti, sistemi), l'avvio delle turnazioni, il “nowcasting”, l'attivazione della “catena di comando” delle operazioni e l'avvio della operatività su strada

La fase di gestione eventi è a sua volta articolata come da schema seguente.

LE FASI DI GESTIONE DELLE OPERAZIONI INVERNALI



SINTESI PRINCIPALI ATTIVITÀ

1. PRESIDIO

- ✓ verifica contratti (aggiornamento specifiche e rinnovi se in scadenza)
- ✓ verifica manuale, schemi operativi, elenco by-pass funzionali alla gestione delle operazioni
- ✓ verifica protocolli e accordi con altri enti
- ✓ verifica stato, funzionamento e preparazione di mezzi, attrezzature, impianti, strumenti
- ✓ verifica e approntamento scorte di cloruri
- ✓ formazione personale interno/esterno
- ✓ verifiche idoneità personale delle imprese e rilascio "patentino"

2. GESTIONE INFORMAZIONI METEO

- ✓ monitoraggio informazioni meteo fonti interne ed esterne
- ✓ raccolta bollettini emessi da istituti/fonti qualificate
- ✓ valutazione "in progress" impatto potenziale delle previsioni
- ✓ comunicazione esito valutazioni a strutture interne ed enti esterni coinvolti
- ✓ definizione turnazioni ruoli della "catena di comando".

3.A GESTIONE EVENTO GHIACCIO

- ✓ monitoraggio stretto informazioni meteo (i.e. temperatura; umidità)
- ✓ convocazione spargitori
- ✓ eventuale convocazione personale interno per assistenza e controllo
- ✓ operazioni di salatura preventiva
- ✓ eventuali operazioni di abbattimento ghiaccio

3.B GESTIONE EVENTO FREEZINGRAIN

- ✓ pattugliamento su strada
- ✓ convocazione spargitori
- ✓ monitoraggio stretto informazioni meteo
- ✓ salatura manto stradale bassi dosaggi alta frequenza
- ✓ chiusura gestita tratti autostradali interessati
- ✓ abbattimento ghiaccio

3.C GESTIONE EVENTO NEVE

- ✓ **PREVENZIONE** (indicativamente da 24/36 a 3/6 ore prima dell'evento previsto)
- ❖ predisposizione segnaletica su strada
- ❖ messa in turno risorse interne reperibili
- ❖ eventuale pre-allerta mezzi a chiamata e carri soccorso meccanico
- ❖ check up pre-operativo mezzi, cloruri, impianti, sistemi
- ❖ monitoraggio stretto aggiornamenti previsioni e bollettini meteo
- ❖ convocazione 1° livello presidio spargitori e lame
- ❖ avvio salatura preventiva di routine
- ❖ inizio comunicazione all'utenza (prevista neve)
- ✓ **START-UP**
- ❖ monitoraggio avanzamento fronte perturbazione

- ❖ eventuale convocazione ulteriori livelli di presidio
- ❖ eventuale avvio salatura di pre-abbattimento

- ✓ **ESCALATION OPERATIVA**
- ❖ inserimento codice neve ed evoluzioni
- ❖ attivazione comunicazione enti esterni
- ❖ avvio salatura in abbattimento
- ❖ dislocazione su strada squadre attivazione segnaletica
- ❖ convocazione e dislocazione carri soccorso meccanico
- ❖ intervento lame
- ❖ convocazione ulteriori livelli di presidio
- ❖ pre-allerta Concessionarie confinanti (ASPI/SPN/ANAS) per azioni a supporto (filtri; fermo pesanti)
- ❖ intensificazione comunicazione all'utenza
- ❖ attivazione fermo temporaneo pesanti
- ❖ attivazione punti di filtro
- ❖ intervento ulteriori livelli di presidio fino alla piena operatività del parco disponibile
- ❖ progressiva riduzione accessi alle aree critiche
- ❖ movimentazione mezzi a supporto da altre tratte o DD.TT.
- ❖ pre-allerta Protezione Civile
- ❖ chiusura accessi intermedi
- ❖ riduzione "a zero" capacità punti di filtro
- ❖ chiusura tecnica tratti non gestibili

REGISTRO EVENTI

Il sistema di gestione delle operazioni invernali di Tangenziale di Napoli, potendosi avvalere di una capillare rete di monitoraggio strumentale dell'infrastruttura (telecamere; sensori meteo; sensori traffico) e di processi informatici e tecnologie funzionali:

- all'inserimento di ogni evento di viabilità (inclusi codici neve) e delle relative variazioni
- alla convocazione delle risorse a chiamata e al riscontro sull'effettiva disponibilità delle stesse (pronto ad operare tramite contatto telefonico)

consente di fatto la registrazione di tutte le attività rilevanti e, conseguentemente, degli effetti di ogni decisione di carattere operativo.

Tuttavia, con lo scopo di agevolare le analisi successive a ciascun evento da parte di OTE finalizzate ad individuare eventuali azioni di miglioramento, viene implementato in ambiente SIV il "registro eventi", documento informatico nel quale dovranno essere annotate, per una migliore focalizzazione e collocazione temporale, le azioni strategiche e di coordinamento disposte o attuate dalle diverse figure responsabili.

A titolo esemplificativo:

- ❖ approntamenti decisi in funzione delle valutazioni sul potenziale impatto degli eventi previsti (pre-convocazioni; pre-allerta; ...)
- ❖ convocazioni di ulteriori livelli di presidio (o loro messa in libertà) poste in relazione alla evoluzione delle condizioni del fondo stradale, dell'intensità dell'evento o della viabilità
- ❖ scelte di tipo tecnico (dosaggi e tipologia di cloruri; abbattimento neve gestito con i soli spargisale; ecc.)
- ❖ valutazioni di opportunità, condivise con Polizia Stradale, che dovessero comportare una adozione delle misure previste dalle presenti linee-guida, condizionata da fattori o circostanze particolari o locali

Il registro eventi potrà essere aperto in coincidenza con l'emissione dei bollettini di previsione meteorologica e dovrà essere chiuso al termine delle operazioni.

La compilazione avverrà a cura degli stessi responsabili o da figura da questi delegata e autorizzata.

PRESIDIO

La fase di presidio, volta come detto a garantire il costante pronto ad operare della macchina durante l'intera stagione invernale, richiede, per la quantità delle componenti che concorrono all'efficienza della macchina stessa e per la complessità di alcuni processi (allestimenti; approvvigionamenti; manutenzioni; ...), una efficace e strutturata articolazione di compiti.

A tale scopo sono proposte in allegato, per ciascun ruolo definito nella gestione delle operazioni invernali, una serie di compiti e relative check list di verifica.

GESTIONE INFORMAZIONI METEO

In caso di possibili precipitazioni nevose, che non dipendono unicamente, come la formazione del ghiaccio, dal raggiungimento di precisi valori di pochi e misurabili parametri di riferimento, l'efficacia delle operazioni invernali si determina anche attraverso:

- ✚ un continuo monitoraggio delle condizioni meteorologiche e delle previsioni emesse da tutte le fonti accreditate, nazionali e locali;
- ✚ la capacità di valutarne i potenziali effetti sulle tratte autostradali interessate, in relazione ad elementi noti (microclima; traffico; pendenze; asfalti; dotazioni).

La fase di gestione delle informazioni meteo è pertanto da considerare fondamentale nel processo delle operazioni invernali, in quanto – spesso – ultimo momento utile, in vista di scenari critici, per organizzare e realizzare le più efficaci misure preventive (predisposizioni segnaletiche tratte integrative di accumulo; ...).

Particolare attenzione dovrà essere posta nella individuazione e classificazione dei by-pass ritenuti funzionali alla migliore gestione delle operazioni invernali.

Gli elenchi a tal fine predisposti dovranno essere sempre verificati prima e, all'occorrenza, durante la stagione invernale e dovranno altresì essere trasmessi ai competenti UIT-DGVCA in caso di aggiornamento.

Per l'intera durata della stagione invernale e, se necessario, anche nei periodi immediatamente precedenti e successivi, le notizie di carattere meteorologico sono monitorate e raccolte a cura dell'ICT che ha il compito di informare tempestivamente EPA e OTI sui contenuti e sulla evoluzione dei diversi bollettini previsionali.

Ai fini del monitoraggio delle informazioni meteo saranno considerate le seguenti fonti:

- bollettini di vigilanza meteo nazionale del Dipartimento della Protezione Civile, così come diramato dalle diverse Prefetture o acquisito direttamente tramite sito web dello stesso DPC o trasmesso da DCOP/CDV unitamente alle mappe di dettaglio
- previsioni del servizio meteorologico nazionale dell'Aeronautica Militare
- previsioni generali e di dettaglio emesse dagli istituti privati convenzionati con Aspi
- bollettini e comunicazioni di "stato di allerta" trasmessi dalle sedi regionali della Protezione Civile
- bollettini meteo delle Arpa regionali o di altri Istituti ufficiali operanti a livello locale
- centri meteorologici regionali dell'Aeronautica Militare
- altre eventuali indicate da DCOP/CDV

Tutti i suddetti bollettini saranno conservati nella pratica di ciascun evento a cura del Coordinatore ICT. Il quale provvederà al costante monitoraggio delle informazioni in essi contenute. In caso di previsione, in almeno uno di essi di eventi meteorologici con impatto sulla circolazione provvederà a darne informazione al Responsabile OTE e a trasmetterlo via mail a EPA, OTE e AD.

A seguito della consultazione e interpretazione dei diversi bollettini - per la quale sarà assicurato da CDV, tramite il Responsabile Servizi Meteorologici, il supporto specialistico necessario - e in riferimento ai parametri:

- a) accumulo previsto di neve al suolo, per frazioni giornaliere e, soprattutto, complessivo;
- b) ampiezza dell'area interessata ed eventuale localizzazione dei fenomeni di punta
- c) quota dello zero termico e sua variazione;
- d) inizio e durata prevista della perturbazione;
- e) volumi e composizione del traffico tipici delle tratte interessate nelle fasce orarie di previsione dell'evento;
- f) caratteristiche di drenabilità degli asfalti;
- g) dotazioni di risorse disponibili.

Il Responsabile OTE avvalendosi del supporto di EPA e del Coordinatore ICT e relazionandosi con il Dirigente COA, valuterà il potenziale impatto degli eventi previsti sulla circolazione autostradale e determinerà le misure più opportune da adottare per ciascuna fase della gestione dell'evento neve; evoluzioni del quadro previsionale determineranno ovviamente una nuova fase di valutazione e l'eventuale revisione dei provvedimenti decisi in precedenza.

Nei casi in cui, secondo la valutazione di OTE, gli scenari previsti dovessero richiedere il supporto di decisioni esterne, in particolare concernenti il temporaneo divieto di circolazione dei mezzi pesanti nelle aree territoriali più esposte al rischio di crisi, lo stesso OTE procederà come segue:

- informerà preventivamente AD circa l'opportunità di attivare le competenti Prefetture, attivando, qualora l'evoluzione del fenomeno lo richieda, DCOP/CDV in modo che le richieste possano essere adeguatamente supportate e valutate presso Viabilità Italia;
- comunicherà alla Prefetture competenti la propria valutazione degli effetti della precipitazione prevista sulla circolazione autostradale, in modo che le stesse possano disporre di informazioni qualificate al riguardo.

Infine, con anticipo rispetto al previsto inizio della precipitazione nevosa si dovrà comunicare a CDV i nominativi delle risorse in turno su tutti i ruoli della "catena di comando".

GESTIONE NEVE

CODICI

La gestione di un evento neve, in relazione alla molteplicità di attori, strutture aziendali ed enti esterni coinvolti a diverso titolo nell'attivazione e coordinamento di risorse, richiede alla base una classificazione univoca dei diversi stadi di evoluzione dell'evento stesso, ai quali poter collegare, seppure in modo non altrettanto univoco per la flessibilità che i contesti operativi richiedono, predeterminate azioni.

Il presente manuale rappresenta tali stadi in "codici", come di seguito definiti:

- **CODICE ZERO:** consegue all'emissione di bollettini di previsione neve da enti accreditati e coincide con l'avvenuta valutazione e decisione del Responsabile Operations, Tecnica e Impianti delle misure da adottare in relazione ai prevedibili effetti della perturbazione.
- **CODICE VERDE:** coincide con lo stato di pronto della "macchina" con precipitazione non ancora iniziata. Presuppone quindi:
 - ✓ l'avvenuta realizzazione delle azioni preventive decise dal Responsabile Operations, Tecnica e Impianti nella Gestione Informazioni Meteo;
 - ✓ la conclusione degli interventi di salatura preventiva del piano stradale;
 - ✓ l'eventuale avvio della salatura di "pre-abbattimento" come più avanti descritta.
- **CODICE GIALLO:** identifica una precipitazione nevosa iniziata e condizioni delle corsie di transito mantenute sostanzialmente "a nero". Tale stato può risultare dalla debole intensità della neve, che viene di norma disciolta unicamente grazie alle salature preventive e all'azione del traffico o da neve in atto moderata, contrastata comunque dalle salature in abbattimento, dal traffico e dall'azione dei treni lame.
Il CODICE GIALLO ai soli fini della comunicazione (enti; Istituzioni; utenti tramite i PMV) è declinato in:
 - ✓ **nevischio**
 - ✓ **neve - possibili disagi**
- **CODICE ROSSO:** identifica, con una precipitazione nevosa in atto, la condizione di "fondo bianco" sulle corsie di transito tra un passaggio lame e il successivo. Ciò a prescindere dalla intensità della precipitazione e dal numero di risorse e mezzi al momento impiegati per contrastarla. Ai fini della comunicazione il CODICE ROSSO, identificando uno scenario comunque con potenziali criticità, è declinato in:
 - ✓ **neve forte - possibili blocchi**
- **CODICE NERO:** è tale al verificarsi, in presenza di neve, di **un qualsiasi blocco, anche temporaneo, del traffico** per intraversamento di uno o più veicoli o di una **equivalente congestione** (p.es. veicoli fermi su una o più corsie) **che generi rapido accumulo di veicoli accodati.** Il CODICE NERO connota ovviamente anche un eventuale provvedimento di chiusura tecnica di uno o più tratti autostradali e può essere rimosso solo in caso di ripresa stabile della circolazione.

Nel seguente schema è rappresentata una sintesi della comunicazione corrispondente a ciascun codice/declinazione.

codice	stato corrispondente	notizia	destinatario comunicazione	tipo contenuto
zero	effettuata valutazione del Responsabile Operations, Tecnica e Impiantisu impatto previsione e decise azioni preventive	-	CDV/enti	valutazione e azioni decise
verde	stato di pronto, nevicata non iniziata	-	CDV/enti	stato di pronto
			utenti (PMV)	prevista neve, pneumatici invernali o catene a bordo
giallo	precipitazione nevosa iniziata e corsie di transito mantenute sostanzialmente "a nero"	nevischio	CDV/enti	nevischio/tratte interessate
			utenti (PMV)	nevischio
		neve	CDV/enti	neve/tratte interessate
			utenti (PMV)	neve, possibili disagi
rosso	precipitazione nevosa in atto e fondo bianco sulle corsie di transito tra un passaggio lame e il successivo	neve forte	CDV/enti	neve forte/tratte interessate
			utenti (PMV)	neve forte, possibili blocchi
nero	blocco temporaneo per intraversamento o congestione per neve	-	CDV/enti	blocco/tratta interessata
			utenti (PMV)	blocco per neve, transito sconsigliato
	chiusura per neve	-	CDV/enti	chiusura/tratta interessata
			utenti (PMV)	chiusura per neve/obbligo uscita

FASI DI GESTIONE DELL'EVENTO NEVE

PREVENZIONE

La fase di prevenzione si colloca indicativamente da **24/36** ore a **3/6** ore prima dell'evento previsto e comprende la realizzazione di tutti gli approntamenti stabiliti da nella fase di Gestione Informazioni Meteo.

Evoluzione esemplificativa delle azioni in:

codice	sequenza azioni in situazioni standard	sequenza azioni in previsione scenari critici	collocazione temporale indicativa
zero	pre-allerta risorse interne ed esterne		a seguito emissione primi bollettini
	Checkpre-operativo mezzi, cloruri, impianti, sistemi		da 24/36 ore a 12 ore dall'evento
	predisposizione/verifica segnaletica punti di filtro/fermo pesanti		da 24/36 ore prima fino a inizio evento
	messa in turno risorse interne		con anticipo rispetto al previsto inizio dell'evento
		attivazione ruolo aggiunto di gestore dell'informazione	con anticipo rispetto al previsto inizio dell'evento
	monitoraggio stretto evoluzione meteo		da emissione primi bollettini a fine evento
	convocazione primo livello di presidio spargitori e avvio salature preventive di routine (ogni 4/6 ore)		da 12/4 ore prima fino a inizio evento
		convocazione spargitori e lame	da 6 ore prima fino a inizio evento
	inizio comunicazioni all'utenza (prevista neve)		da 24/36 ore prima fino a inizio evento
		richiesta COV-Pref competenti pre-attivazione forze esterne Polizia per presidio entrate	18/12 ore prima dell'evento
		eventuale richiesta Prefetti valutazione blocco pesanti	
		Emissione CODICE VERDE	

Il tempestivo avvio e la ripetizione dei trattamenti di salatura preventiva del piano stradale con cicli di 4/6 ore (in funzione del tipo di pavimentazione, dei livelli di traffico e della intensità della precipitazione

nevosa prevista), costituiscono il fondamentale presupposto per fronteggiare efficacemente ogni evento nevoso.

La caduta dei primi fiocchi di neve deve infatti avvenire sulla pavimentazione già trattata con cloruri e con il dovuto anticipo, affinché siano garantiti i tempi di innesco della reazione dei cloruri stessi con l'umidità atmosferica.

Relativamente alla tempistica, frequenza e dosaggi dei cloruri da impiegare si forniscono le seguenti indicazioni:

- le operazioni di salatura preventiva si avviano, di norma, da 10/12 a 6/4 ore prima dell'inizio previsto della precipitazione, anche in funzione della possibilità di monitorarne l'effettivo avanzamento
- a seconda dei livelli di traffico, l'efficacia dei trattamenti si annulla in un periodo variabile da 24 a meno di 8 ore, per cui in previsione neve è importante che i trattamenti stessi siano ripetuti in modo che la capacità fondente non scenda al di sotto del 40-50% del potenziale ottimale (cicli indicativi di salatura di 6/4 ore)
- i dosaggi di cloruro da utilizzare in condizioni di fondo asciutto possono variare dai 10 g/mq per le pavimentazioni chiuse ai 15 g/mq per le pavimentazioni semiaperte o aperte (drenanti). Per maggiori dettagli sui dosaggi suggeriti in funzione della frequenza di trattamento e del tipo di pavimentazione si rimanda alla tabella a pag. 43.
- in presenza di pioggia l'efficacia dei trattamenti si riduce rapidamente; in tali condizioni i cicli di salatura possono essere:
 - ✓ temporaneamente sospesi, se la temperatura al suolo è di almeno 3-4° c.,
 - ✓ aumentati in frequenza, riducendo leggermente i dosaggi di cloruro,
- per i trattamenti di salatura preventiva sarà utilizzato di norma il solo cloruro di sodio nella granulometria disponibile,
- è opportuno infine ricordare che un maggior dosaggio di cloruri rispetto alle quantità ottimali indicate non aumenta proporzionalmente l'efficacia o la durata dei trattamenti in quanto il maggior accumulo al suolo in condizioni di fondo asciutto viene rapidamente eroso e disperso ai margini della pavimentazione dall'azione del traffico, con temporanea riduzione del grip.

La conclusione della fase di prevenzione coincide con l'emissione del **CODICE VERDE** (stato di pronto dell'organizzazione ad affrontare l'evento previsto).

START-UP

La successiva fase di start-up si colloca indicativamente da 3/6 ore prima fino ad inizio nevicata e comprende le attività di ulteriore affinamento della preparazione all'evento che OTI o EPA possono attivare in funzione della reale evoluzione del quadro meteorologico e a prescindere dalla precedente pianificazione delle stesse nella fase di Gestione delle Informazioni Meteo.

Evoluzione esemplificativa delle azioni in Start UP nel determinare tipologia di provvedimento e relativo ordine:

codice	sequenza azioni in situazioni standard	sequenza azioni in previsione scenari critici	collocazione temporale indicativa
verde	monitoraggio avanzamento fonte perturbazione		fino a fine evento
	prosecuzione salature preventive di routine		
		Eventuale convocazione carri soccorso pesante	
		eventuale convocazione squadre attivazione filtri/fermo pesanti	
		eventuale avvio salatura di pre-abbattimento	da 3/2 ore prima a inizio evento

La **salatura di pre-abbattimento** è una tecnica che si rende opportuna a fronte di previsioni neve potenzialmente critiche per intensità e/o effetti sulla circolazione autostradale.

Consiste nel continuo trattamento del piano stradale con bassi dosaggi di cloruro di sodio (rif. Tabella a pag. 43) e passaggi più frequenti rispetto ai normali trattamenti preventivi.

La salatura di pre-abbattimento consente di mantenere il grado di salinità della pavimentazione e quindi la sua capacità fondente prossima ai livelli massimi, prevenendo così ogni rischio di diminuzione dell'efficacia legato anche a piccoli ritardi di intervento nella fase iniziale della nevicata (es. il solo tempo di raggiungimento del luogo in cui inizia a nevicare dal punto di stazionamento dei mezzi neve).

Inoltre, l'inizio della nevicata viene così affrontato con gli spargitori già in frequenza operativa e omogeneamente distribuiti lungo il tracciato autostradale, dove il traffico può essere intenso e con presenza di mezzi pesanti in quanto non ancora assoggettato ad operazioni di filtro o fermo temporaneo.

A causa delle ingenti quantità di cloruri cumulabili al suolo, seppure temporaneamente, la tecnica della salatura di pre-abbattimento va limitata ai soli casi di prevedibile necessità (alert meteo per neve forte o anche moderata su tratti con asfalti aperti e livelli di traffico elevati) e adottata secondo le seguenti indicazioni di massima:

- avvio non prima di 2-3 ore dall'inizio previsto della precipitazione e, al più tardi, quando il fronte della perturbazione si colloca a 50-60 km dalle tratte autostradali interessate dalla previsione stessa
- in caso di ritardo dell'inizio della perturbazione ridurre le frequenze di trattamento.

ESCALATION OPERATIVA

La fase di escalation operativa decorre con l'inizio della nevicata e quindi in coincidenza con il **CODICE GIALLO**.

Rappresenta la progressione delle azioni, operative e di comunicazione, che si adottano per fronteggiare un evento nevoso di crescente intensità o che determina effetti di criticità crescente sulla circolazione.

La sequenza dei provvedimenti di seguito riepilogata ha carattere non esaustivo e il solo scopo di collocare ogni azione in una ipotetica scala di efficacia, senza che ciò ne determini un corrispondente ordine di attivazione. Ogni fenomeno nevoso può infatti presentarsi, specie i più critici, con differenti evoluzioni e con picchi di massima intensità non necessariamente situati nella fase centrale del transito della perturbazione.

Per tale ragione è fondamentale che fin dalla prima emissione dei bollettini di previsione di un evento nevoso (vedi Gestione Informazioni Meteo) ne siano attentamente valutati i potenziali effetti e, conseguentemente, siano pianificate per tempo le azioni tecniche e organizzative ritenute necessarie; tra queste anche l'attivazione anticipata di provvedimenti di norma collocati in una fase più avanzata della gestione dell'evento (es. attivazione fermo temporaneo pesanti; limitazione traffico in entrata). La predisposizione di eventuali provvedimenti di regolazione del traffico sia in asse che in ingresso, in determinate fasce orarie ed in considerazione degli elevati volumi di traffico, potrebbero avere significative ripercussioni sulla viabilità ordinaria. Pertanto, l'adozione di tali provvedimenti o anche la semplice eventualità a fronte di una previsione meteorologica di neve al suolo implicherà una comunicazione alla Prefettura di Napoli affinché possa valutare, ove non già provveduto, alla convocazione del COV per l'adozione di provvedimenti conseguenti. Altresì sarà data comunicazione alle Polizie Municipali dei comuni di Napoli e Pozzuoli.

Evoluzione esemplificativa delle azioni nella Escalation Operativa, nel determinare tipologia di provvedimento e relativo ordine:

codice	sequenza azioni in situazioni standard	sequenza indicativa azioni in previsione scenari critici	evoluzione della precipitazione
giallo	inserimento codice giallo "possibili disagi"		inizio evento nevoso (precipitazione visibile ma senza effetti sul piano stradale)
	avvio salature in abbattimento		
	convocazione squadre attivazione filtri/fermo pesanti		
		dislocazione sul posto squadre e attivazione punti di filtro	neve in intensificazione (la corsia di emergenza e i margini della piattaforma iniziano ad imbiancare mentre sulle corsie di transito non si registrano effetti apprezzabili)
	saltuario intervento treni lame per pulizia emergenza ed eventuali residui sulle corsie di transito		

	avvio rotazione treni lame		neve in ulteriore intensificazione (la corsia di emergenza e i margini della piattaforma imbiancano mentre sulle corsie di transito inizia a formarsi con regolarità poltiglia di neve parzialmente disciolta dai cloruri e dal traffico)
	convocazione carri soccorso pesante		
		"strozzatura" filtri	
		richiesta ai COV-Pref presidio entrate con Polizia esterna	
		attivazione fermo temporaneo pesanti punti di accumulo standard con rilasci controllati	
		parzializzazione entrate ai caselli	
		pre-allerta Protezione Civile	
		pre-allerta DT/concessionarie confinanti per azioni filtro o fermo pesanti a supporto	
		eventuale indicazione itinerari alternativi	
ROSSO	inserimento codice rosso "possibili blocchi"		fondo bianco sulle corsie di transito con neve che si accumula tra un passaggio lame e il successivo; veicoli che procedono regolarmente seppure a velocità ridotta
	se codice rosso su tratti con pendenze attivazione fermo temporaneo pesanti punti di accumulo standard con rilasci controllati		
	attivazione filtri con fermo temporaneo attivo		
	pre-allerta Protezione Civile		
	parzializzazione entrate ai caselli		
	eventuale indicazione itinerari alternativi		
		attivazione punti di filtro/fermo pesanti integrativi prossimi alle tratte critiche con rilasci controllati	
		eventuale indicazione itinerari o uscite consigliate su o in avvicinamento PMV di nodo	
		convocazione Protezione Civile	
		attivazione punti di filtro/fermo pesanti sia standard che integrativi anche in pianura con rilasci controllati	
convocazione Protezione Civile			
informazione "possibili blocchi" anticipata su PMV di "nodo"			

	eventuale indicazione itinerari/uscite consigliate su PMV di nodo		
	Informazioni verso Isoradio solo per scenari e con collegamenti in diretta AD e/o OTI		
		passaggio alla gestione "manuale" delle informazioni su PMV	
nero	inserimento codice nero con indicazione "blocco per neve – transito sconsigliato"		primointraversamento di veicolo con blocco momentaneo o equivalente congestione
	chiusura accessi nella direzione dell'evento (tramite apposizione di cavalletti di sbarramento)		
	strozzatura "a zero" tutti i punti di presidio (filtro e fermo temporaneo pesanti) nella direzione del blocco		
	passaggio alla gestione "manuale" delle informazioni su PMV		
	indicazione itinerari alternativi/uscite consigliate per blocco su o in avvic. PMV di nodo		entro 10 min dall'inserimento del codice nero
	chiusura tecnica tratto interessato dal blocco		blocco o equivalente congestione non risolvibile in tempi brevi
	anticipazione uscite obbligatorie ai caselli di nodo		
	avvio conversione tramite by-pass veicoli nella sacca e sui punti di filtro/fermo pesanti integrativi		
rosso	rimozione blocco o chiusura e ripristino codice rosso "possibili blocchi"		solo con ripresa stabile della circolazione
	ripristino azioni codice rosso		

GESTIONE GHIACCIO

Si definiscono, qui di seguito, tre livelli operativi riferibili alla generalità delle condizioni che si verificano sulla Tangenziale di Napoli.

LIVELLO DI ATTENZIONE GHIACCIO

É tale al verificarsi di una delle seguenti condizioni:

- ✓ fondo stradale bagnato o umido: temperatura dell'aria e/o in pavimentazione inferiore a + 4°C. con tendenza in diminuzione;
- ✓ fondo stradale asciutto: temperatura dell'aria pari a + 3°C. con tendenza in diminuzione e umidità relativa superiore all'80% con tendenza in aumento.

Occorre precisare che il rischio ghiaccio con fondo stradale asciutto e bassa umidità atmosferica è di norma remoto anche con temperature molto inferiori allo 0. La probabilità che il ghiaccio si formi è connessa alla formazione di rugiada a temperature superiori allo 0°C. ed al conseguente congelamento della patina umida così formatasi in caso di ulteriori abbassamenti della temperatura. Ciò può indicativamente verificarsi con la seguente evoluzione di valori:

- ✓ temperatura dell'aria = 5,2°C., U.R. > 70%
- ✓ temperatura dell'aria = 3,2°C., U.R. > 80%
- ✓ temperatura dell'aria = 1,6°C., U.R. > 90%.

Va tuttavia considerato che zone o punti particolari del tracciato autostradale, svincoli inclusi (es. ad. Es. Uscita Zona Ospedaliera) possono presentare condizioni localmente più favorevoli alla formazione di rugiada e quindi risultare più esposte al rischio ghiaccio. Una diversa articolazione delle soglie operative riferite al rischio ghiaccio per tali situazioni sarà all'occorrenza dettagliata nel piano neve.

Gli stessi piani neve potranno prevedere, per l'attivazione degli interventi di salatura preventiva, una diversa attribuzione di competenze rispetto ai ruoli previsti nel presente paragrafo.

Al raggiungimento della soglia "livello di attenzione ghiaccio", gli **Operatori Centro Radio Informativo**, qualora non abbiano ricevuto disposizioni operative specifiche circa l'intervento in riferimento a particolari condizioni locali, effettueranno un monitoraggio "stretto", ad intervalli di 30 minuti, dei dati strumentali rilevati dalle centraline su strada, in particolare temperatura dell'aria, temperatura della pavimentazione, temperatura di congelamento al suolo (dipendente dal livello di salinità residuo), umidità relativa.

LIVELLO DI ALLERTA GHIACCIO

É tale, di norma, al verificarsi di una delle seguenti condizioni:

- ✓ fondo stradale bagnato o umido: temperatura dell'aria pari a + 2°C. con tendenza in diminuzione (ovvero temperatura in pavimentazione pari a + 3°C. con tendenza in diminuzione);
- ✓ fondo stradale asciutto: temperatura dell'aria pari a + 1°C. con tendenza in diminuzione e umidità relativa superiore al 90% con tendenza in aumento.

Al raggiungimento della soglia "livello di allerta ghiaccio", gli **Operatori CRI**, verificato:

- ✓ che nelle 24 ore precedenti, in assenza di precipitazioni, sui medesimi tratti non siano già stati effettuati trattamenti di salatura del manto stradale;

- ✓ che il punto di congelamento al suolo indicato dalle centraline (ove disponibili) sia posto ad una temperatura non inferiore ai -2°C ;

provvederanno, salvo diverse disposizioni interne, ad attivare il personale di viabilità o manutenzione (in caso di attività internalizzata) per la preparazione all'intervento di salatura preventiva, ovvero alla convocazione delle ditte esterne presso i luoghi di raduno delle tratte autostradali interessate (Posto Manutenzione e/o Posto Neve).

L'impiego degli spargisale nelle operazioni di salatura preventiva antighiaccio dovrà essere ottimizzato in funzione dei tempi di intervento connessi alla convocazione e all'impiego dei conducenti, adottando a tal fine eventuali anticipazioni della fase di convocazione ed estensioni più o meno ampie dei normali percorsi operativi assegnati al mezzo.

Ricevuto da parte del personale interno o delle ditte convocate il pronto ad operare, gli Operatori CRI, in funzione delle indicazioni operative specifiche contenute nel piano neve, autorizzeranno l'inizio degli interventi di salatura preventiva dandone informazione sui PMV ("veicoli antineve in azione"), ovvero attenderanno il verificarsi delle condizioni di "intervento ghiaccio".

Di norma i trattamenti di salatura preventiva antighiaccio si effettueranno con i dosaggi di cloruro di sodio riportati nella tabella a pag. 43, in relazione al tipo di pavimentazione (dosaggi più alti per drenanti e microtappeti) e al tempo intercorso dall'ultima operazione, limitando l'impiego della umidificazione con soluzione di CaCl_2 a casi di effettiva necessità.

LIVELLO DI INTERVENTO GHIACCIO

È tale al verificarsi di una delle seguenti condizioni:

- ✓ fondo stradale bagnato o umido: temperatura dell'aria pari a 0° con tendenza in diminuzione (ovvero temperatura in pavimentazione pari a $+1,5^{\circ}$ con tendenza in diminuzione);
- ✓ fondo stradale asciutto: temperatura dell'aria pari a 0° con tendenza in diminuzione e umidità relativa prossima o uguale al 100%;

Al raggiungimento della soglia "livello di intervento ghiaccio" gli **Operatori CRI** dovranno, salvo diversa indicazione interna, disporre l'immediato avvio delle operazioni di salatura del manto stradale.

In tutti i casi in cui nella esecuzione della procedura descritta si riscontrino anomalie o criticità non previste, soprattutto se tali da produrre rischi potenziali per la sicurezza della circolazione, gli Operatori CRI dovranno immediatamente informare il Coordinatore CE, il Responsabile TRM e il Responsabile OTI, i quali assumeranno il diretto controllo delle operazioni.

Infine, a fronte di richieste di interventi di salatura effettuate direttamente dalle pattuglie di Polizia Stradale, l'Operatore CRI fornirà al C.O.A. tutti gli elementi atti a dimostrare quanto già attuato in precedenza (o programmato) sul medesimo tratto, ovvero la non opportunità tecnica di un intervento di salatura sulla base dei parametri meteo disponibili. Laddove tali precisazioni non fossero sufficienti lo stesso Operatore potrà disporre un intervento di trattamento dedicato, provvedendo a tutte le annotazioni tecniche e di servizio e predisponendo per il Responsabile Esercizio una specifica nota informativa.

DOSAGGI STANDARD PER I TRATTAMENTI DI SALATURA

In funzione della tipologia di intervento e della pavimentazione su cui viene eseguito il trattamento di salatura, i dosaggi di cloruro di sodio avverranno, di norma, secondo la seguente tabella.

Tipologia intervento/pavimentazione	Pavimentazione chiusa	Pavimentazione drenante
Antighiaccio e Preventiva neve	10 g/mq	15 g/mq
Pre-abbattimento	5 g/mq	10 g/mq
Abbattimento neve con frequenze fino a 20'	10 g/mq (*)	15 g/mq (*)
Abbattimento neve con frequenze comprese tra 20'-40'	15 g/mq (*)	20 g/mq (*)
Abbattimento neve con frequenze maggiori di 40'	20 g/mq (*)	30 g/mq (*)

(*) umidificato con soluzione di CaCl₂

GESTIONE FREEZINGRAIN

DEFINIZIONE

La "freezingrain" (pioggia congelantesi, che si distingue dalla pioggia gelata descritta in seguito) è un tipo di precipitazione che, al contrario della neve, è ancora liquida mentre fluttua nell'aria e congela all'istante quando tocca un oggetto o il suolo esposti (e raffreddati) a temperature inferiori allo 0°C.

La "freezingrain" si forma nelle nubi sotto forma di fiocchi di neve. I fiocchi, mentre precipitano, incontrano prima strati d'aria con temperatura superiore a 0°C. portandosi quindi allo stato liquido e quindi nuovamente strati d'aria con temperatura inferiore a 0 °C, attraversando i quali, a causa della tensione superficiale delle gocce stesse e della velocità di caduta, non ricongelano ma permangono in uno stato liquido detto di sopraffusione.

A parità di effetti (rivestimento di qualsiasi superficie con una glassa di ghiaccio di spessore crescente se non trattata) si parla di "gelicidio", quando anche l'aria nello strato più basso è a temperatura inferiore a 0 °C, mentre si parla di "vetrone" quando la pioggia si solidifica su oggetti raffreddati per irraggiamento con temperatura dell'aria leggermente superiore a 0 °C.

E' il fenomeno meteorologico più pericoloso per la circolazione stradale:

- per l'imprevedibilità delle particolari condizioni atmosferiche in cui si genera
- per non essere percepito visivamente dai conducenti dei veicoli, né sui parabrezza che sono riscaldati dall'abitacolo e sui quali le gocce rimangono liquide come pioggia fine, né sull'asfalto dove forma immediatamente un sottilissimo velo ghiacciato
- per il fatto che gli stessi fondenti presenti a terra per i trattamenti precedentemente eseguiti, non sono in grado di impedire che le gocce d'acqua congelino istantaneamente al contatto col suolo, salvo poi determinarne lo scioglimento con i normali tempi di reazione (fino ad alcuni minuti).

La **pioggia gelata** è una forma di precipitazione spesso intermedia tra la pioggia e la "freezingrain". La differenza consiste nel fatto che i fiocchi di neve, nell'attraversamento degli strati d'aria superiori più caldi, non si sciolgono completamente conservando tracce della struttura cristallina, per poi ricongelare prima del contatto col suolo in presenza di aria sotto lo 0°C.

La pioggia gelata si manifesta quindi come una caduta di piccoli granuli traslucidi di ghiaccio che pur essendo appena più riconoscibili sono altrettanto pericolosi una volta accumulati al suolo anche per sottilissimi strati.

L'unica efficace azione per tutelare la sicurezza della circolazione in caso di fenomeni persistenti e non puntuali di "freezingrain" o pioggia gelata è l'interdizione a tutti i veicoli dei tratti autostradali interessati.

In tali casi, infatti, la continua ripetizione delle salature del manto stradale, effettuate con mix e dosaggi di cloruri da calibrare in funzione dell'aggressività del fenomeno, può solo evitare che lo spessore del ghiaccio aumenti, rendendo più rapido, a fine evento, il ripristino delle normali condizioni di transitabilità della piattaforma.

Su asfalti drenanti l'azione di contrasto alla "freezingrain", specie se intensa, è meno efficace, in quanto la "salamoia" è rapidamente dispersa dall'azione drenante della pavimentazione, che si presenta quindi più esposta all'attecchimento del ghiaccio.

INDIVIDUAZIONE DEL FENOMENO

La "freezingrain" si manifesta di norma come pioggia fine e l'effetto che si riscontra inizialmente sulla pavimentazione è quello di un'anomala e marcata scivolosità; in tale fase il sottilissimo velo di ghiaccio non è sempre riconoscibile.

È importante quindi che in caso di previsioni meteorologiche che indichino il rischio di "freezingrain" o comunque in presenza di precipitazioni piovose anche deboli con temperature dell'aria in avvicinamento allo 0°C., il Responsabile ICT nel primo caso e gli Operatori CRI nel secondo informino tempestivamente, AD, TRM, OTE e CCE ai fini della organizzazione degli interventi necessari.

In particolare, in condizioni di pioggia e temperature dell'aria stabilmente basse e prossime allo 0°C., il OTE, o TRM in sua assenza, disporrà:

- ✓ la convocazione dei conducenti degli spargitori e delle inaffiatrici a chiamata operanti nei tratti autostradali interessati chiedendo supporto dalle DDTT confinanti se necessario;

- ✓ l'attivazione delle risorse interne dedicate alle attività di salatura internalizzata;
- ✓ l'intensificazione dei controlli del personale su strada e il costante monitoraggio dei dati di output delle centraline in grado di rilevare la formazione di ghiaccio;
- ✓ l'avvio inizialmente con alta frequenza degli interventi di salatura con solo NaCl a basso dosaggio, per poter prevenire seppure con ridotta efficacia l'innescò del fenomeno senza alterare i coefficienti di sicurezza della pavimentazione.

Contestualmente, OTE, previa informativa ad AD, in vista di una eventuale disposizione di chiusura dei tratti autostradali, condivideranno con il COA gli approntamenti e la dislocazione delle risorse più funzionali ad una pronta attuazione del provvedimento (Viabilità; Pattuglie Polizia Stradale).

Va evidenziato che in caso di chiusura "tecnica" di uno o più tratti autostradali, le misure preordinate in vista di tale eventualità dovranno comprendere:

- la scelta di svincoli "di testa" adeguatamente posizionati e dimensionati, anche al fine di consentire l'eventuale conversione dei veicoli bloccati sui piazzali di stazione;
- l'individuazione di itinerari alternativi percorribili, di breve e di lunga percorrenza;
- l'organizzazione dei dirottamenti obbligatori per il traffico in corrispondenza dei precedenti nodi di interconnessione o di collegamento con importante viabilità extraurbana;
- la messa in allerta o convocazione di squadre dedicate alla installazione di segnaletica (restringimenti; chiusure; ...);
- un rafforzamento dei presidi di gestione e controllo dell'informazione sui PMV e sui canali radio convenzionati.

AZIONI DI CONTRASTO E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE PER LA GESTIONE DEL TRAFFICO

Alla prima segnalazione di "freezingrain" o di pioggia ghiacciata, l'operatore CRI dovrà immediatamente:

- ✓ inserire l'evento in SIV e verificare la pubblicazione del relativo messaggio di pericolo su tutti i pannelli a messaggio variabile in entrata e in itinere lungo il tratto interessato;
- ✓ avvertire AD, OTE, EPA e Coordinatore Centro Esercizio.

OTE, o in sua assenza TRM, acquisiti eventuali ulteriori elementi informativi dal personale su strada e dalla Polizia Stradale, **adotterà i seguenti provvedimenti**:

- ✓ comunicazione a AD della situazione in atto e delle azioni in via di attuazione
- ✓ realizzazione di restringimenti di corsie per limitare la velocità di percorrenza dei veicoli solo in caso di fenomeni puntuali e di bassa intensità;
- ✓ **chiusura "tecnica" dei tratti autostradali interessati**, da attuare in carreggiata anche per le vie brevi tramite interventi delle pattuglie di Polizia Stradale e dei mezzi Tangenziale di Napoli in "safety car" (progressivo rallentamento fino al fermo del traffico);
- ✓ chiusura di tutti i varchi di accesso delle stazioni intermedie;

- ✓ condivisione con AD e OTE delle azioni di gestione e dirottamento del traffico di lunga percorrenza (limitazione degli afflussi da altre DT; comunicazione itinerari alternativi; gestione della comunicazione sui PMV di nodo; collegamenti radiofonici; ...);
- ✓ intensificazione dei trattamenti di salatura del piano stradale – a bassi dosaggi – fino alla massima frequenza consentita dai mezzi disponibili sulla tratta (spargitori; inaffiatrici);
- ✓ eventuale convocazione e dirottamento di altri mezzi dalle tratte limitrofe.

Ove sui tratti chiusi l'azione dei mezzi spargisale riuscisse a garantire condizioni minime di sicurezza per il transito dei veicoli, il Responsabile OTE, **d'intesa con il Dirigente COA**, effettuate tramite il personale su strada le necessarie verifiche, organizzerà il progressivo decongestionamento, tramite "navettaggio", degli accumuli di traffico presenti in corrispondenza dei punti di chiusura.

Il transito nei due sensi di marcia all'interno del tratto chiuso potrà avvenire quindi per gruppi compatti di veicoli preceduti da una o più "safety car" (di cui almeno una Polizia Stradale) e seguiti da un'ulteriore vettura o mezzo di servizio.

ALLEGATO 1

COMPITI, CHECK-LIST E MODULI

COMPITI

TANA

OTI	ATTIVITÀ	
entro maggio	verifica con TRM richieste approvvigionamento scorte	
	valida richieste avvicendamento/integrazione dotazioni	
	approva i piani di formazione del personale interno/esterno	
	Approva schemi operativi (dislocazione mezzi e percorsi)	
entro ottobre	Sottoscrive accordi/protocolli con enti e Istituzioni locali	
	Realizza incontri di preparazione con Polizia Stradale	
	Realizza incontri con Concessionarie/Tronchi limitrofi	
	Emette comunicazione interna sulle operazioni invernali, comprendente schemi operativi; tratti di accumulo pesanti e punti di filtro standard e integrativi; by-pass strategici per eventuale apertura emergenziale; elenco nominativi per ruoli nella catena di comando; disposizioni particolari; ...	
	Verifica compiti e check list Responsabili TRM e Impianti	
ogni fine mese e dopo ogni evento rilevante ⁽¹⁾	Verifica compiti e check list TRM e Impianti	
	implementa eventuali azioni correttive/integrative al piano neve	
al termine della stagione invernale e dopo ogni evento rilevante ⁽¹⁾	effettua un Riesame per analizzare l'andamento della stagione e/o dell'evento nevoso in relazione agli obiettivi ed individuare possibili azioni di miglioramento	

⁽¹⁾raggiunto codice rosso e ore neve/km complessive ≥ 500

TRM	ATTIVITÀ	
entro maggio	verifica esecuzione compiti di misura e ripristino stoccaggi cloruri	
	verifica esecuzione compiti di riordino coltelli	
	Propone avvicendamenti/integrazioni dotazioni (attrezzature; impianti stoccaggio; centraline; apparati; ...)	
	Definisce specifiche e contenuti tecnici dei contratti	
entro luglio	gestisce con unità AFIC/AC la selezione dei fornitori	
entro settembre	Predisporre piani di formazione personale interno/esterno e comunica alle imprese il calendario degli incontri	
	Definisce schemi operativi (dislocazione mezzi e percorsi)	
	definisce eventuali livelli di presidio intermedi per tratta (spargitori/ inaffiatrici e lame)	
	propone i candidati per i ruoli nella gestione eventi	
	implementa la formazione del personale interno/esterno	
segnala alle imprese gli operatori che già nella fase di formazione hanno evidenziato scarsa attitudine o capacità, chiedendone la sostituzione		

entro ottobre	verifica l'avvenuta formazione del personale esterno e il superamento del relativo esame finale	
	acquisisce dalle imprese la dichiarazione di avvenuta formazione	
	definisce i modelli di turnazione dei ruoli per la gestione eventi	
	Assicura predisposizione ordinanze di competenza dell'ICT	
	verifica la disponibilità presso il CE e presso la sede di un adeguato numero di fotocamere digitali funzionanti, con scheda di memoria e set di batterie di scorta, per la ripresa delle targhe dei veicoli intraversati durante gli eventi neve da parte del personale operante su tratta	
	verificacompti e check list responsabile automezzi	
	verificacompti e check list responsabile MOR	
	verificacompti e check list responsabile Centro Esercizio	
prima della decorrenza contrattuale	Verifica compiti congiunti e check list responsabile Automezzi e Coordinatore C.E.	
ogni fine mese e dopo ogni evento rilevante ⁽¹⁾	Verifica performanceditte esterne Vs. obblighi contrattuali	
	Verifica contabilità	
	propone a OTI eventuali correzioni/integrazioni al piano neve	
	Verifica compiti e check list responsabile automezzi	
	Verifica compiti e check list responsabile MOR	
	Verifica compiti e check list responsabile Centro Esercizio	

⁽¹⁾raggiuntocodice rosso e ore neve/km complessive ≥ 500

COORDINATORE INFORMAZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	ATTIVITÀ	
entro settembre	propone a TRM nominativi per ruolo di Gestore dell'Informazione (per eventuale backup)	
	predispone per tratta l'elenco dei by-pass della Tangenziale di Napoli (progressiva; tipologia) evidenziando quelli utilizzabili a carattere stagionale ed emergenziale	
entro ottobre	implementa la formazione/aggiornamento per gli OCRI sulle attività connesse alle operazioni invernali (modulo OP.01)	
	Predisporre ordinanza di apertura by-pass stagionali	
	definisce le specifiche dei contratti di servizio per le imprese di soccorso meccanico concernenti anche l'obbligo di registrazione dei dati identificativi dei veicoli intraversati durante gli eventi neve	
	predispone dichiarazione di esenzione per i mezzi neve ai sensi della Disciplina sul divieto di circolazione dei mezzi pesanti	
ogni emissione bollettini meteo neve	verifica e raccoglie bollettini e informazioni meteo	
su segnalazione dell'operatore CRI	attiva OTE/SI entro un'ora dalla segnalazione di ogni anomalia sulla funzionalità degli applicativi di Sala Radio (modulo OP.02)	

COORDINATORE CENTRO ESERCIZIO	ATTIVITÀ	
Entro aprile	rileva puntualmente per impianto/sito le quantità di cloruri ancora disponibili ed effettua le richieste di completo reintegro	
entro maggio	rileva puntualmente e aggiorna in SAP le capacità di stoccaggio dei cloruri nei siti di competenza (cumuli; silos; depositi strategici)	
	verifica la funzionalità di serbatoi e coperture, comunicando al Coordinatore Automezzi/Coordinatore MOR e a TRM la necessità di riparazioni o manutenzioni specialistiche (check list n°1)	
	verifica l'adeguatezza delle scorte di coltelli per lama sg.neve, comunicando ad Automezzi i quantitativi di riordino per tipologia	
	ritira i sacchetti di cloruro di calcio dalla tratta	
	verifica l'adeguatezza delle scorte di cloruro di calcio in sacchetti, comunicando al Coordinatore MOR i quantitativi di riordino	
	verifica la copertura stagionale dei cumuli di cloruro	
	mesi successivi: contestualmente alla consegna provvede al prelievo dei campioni di cloruro per le analisi di laboratorio	
entro ottobre	o in tempi successivi se previsti dall'Ordinanza, manutiene i bypass "stagionali" potenzialmente utilizzabili durante le operazioni invernali in situazioni di emergenza	
	effettua il check up degli impianti di stoccaggio (check list n°1)	
	posiziona i sacchetti di cloruro di calcio lungo la tratta	
	predispone i turni di reperibilità del personale	
	fornisce assistenza a TRM e Automezzi per le attività di competenza nell'ambito della tratta assegnata (formazione; verifiche e test funzionalità; ...)	
	effettua la frantumazione e sistemazione dei cumuli di cloruro	
contestualmente alla decorrenza contrattuale	insieme al Coordinatore Automezzi, verifica visivamente e con prove sul campo l'efficienza dei mezzi sociali e delle imprese (fissi e a chiamata) abbinati ad attrezzature (check list n°5)	
entro il 15 e l'ultimo giorno di ciascun mese	verifica i livelli di riempimento degli stoccaggi di cloruri e provvede alle richieste di reintegro.	
ogni fine mese e dopo ogni evento rilevante ⁽¹⁾	effettua il check up degli impianti di stoccaggio (check list n°1)	
	effettua il quick check up (check list n°6) dei mezzi delle imprese e sociali e delle attrezzature	
	cura la sostituzione dei coltelli lama usurati	
	reintegra i sacchetti di cloruro di calcio su tratta	
	esegue la contabilità (dopo qualsiasi evento)	

⁽¹⁾raggiunto codice rosso e ore neve/km complessive ≥ 500

COORDINATORE AUTOMEZZI	ATTIVITÀ	
Entro 15 marzo	verifica l'adeguatezza numerica delle scorte di apparati satellitari, provvedendo ai riordini	
	effettua una completa ricognizione dei mezzi e delle attrezzature individuando e pianificando nel periodo giugno – settembre le manutenzioni necessarie	
	verifica l'efficienza degli autocarri sociali da allestire o allestiti per le operazioni invernali (check list n°3)	
	esegue lo smontaggio attrezzature dagli autocarri e il rimessaggio	
	raccoglie richieste di reintegro coltelli lame dal C.E. e provvede al riordino previa approvazione di OTI	
entro settembre	verifica lo stato di conservazione delle tubazioni idrauliche, cavi di alimentazione e collegamenti delle attrezzature, apparati e impianti (check list n°4)	
	verifica la funzionalità degli apparati satellitari su tutti i mezzi, procedendo alle sostituzioni direttamente o tramite ditta ed in sinergia con OTE/SI la ricezione dei segnali (check list n°7)	
prima della decorrenza contrattuale	provvede al montaggio e collaudo funzionale delle attrezzature sui mezzi sociali e delle imprese (secondo decorrenza contratti)	
	provvede all'allestimento e collaudo dei mezzi e delle attrezzature di nuova dotazione	
contestualmente alla decorrenza contrattuale	insieme al Coordinatore C.E., verifica visivamente e con prove sul campo l'efficienza dei mezzi sociali e delle imprese (fissi e a chiamata) abbinati ad attrezzature (check list n°5)	
ogni fine mese e dopo ogni evento rilevante ⁽¹⁾	effettua gli interventi sui mezzi e sulle attrezzature sociali la cui necessità emerge dai quickcheck up dei CE (check list n°6)	
	fornisce ai CE i coltelli lama necessari per le sostituzioni	
Durante la stagione invernale	provvede alle sostituzioni degli apparati satellitari guasti dandone notizia a OTI e richiedendo reintegro scorte ad OTI/SI (modulo OP.03)	

⁽¹⁾raggiunto codice rosso e ore neve/km complessive ≥ 500

RESPONSABILE IMPIANTI	ATTIVITÀ	
entro maggio	effettua le verifiche di fine stagione agli impianti funzionali alle operazioni invernali (centraline meteo; PMV; telecamere; radoripetitori; apparati radio; ...), predisponendo il piano delle manutenzioni necessarie	
entro ottobre	completa gli interventi di manutenzione degli impianti funzionali alle operazioni invernali e i relativi test di funzionamento (check list n°8)	
prima della decorrenza contrattuale	provvede al montaggio e collaudo degli apparati radio sui mezzi delle imprese	
ogni fine mese e dopo ogni evento rilevante ⁽¹⁾	ripete le verifiche di cui alla check list n°8	

⁽¹⁾raggiunto codice rosso e ore neve/km complessive ≥ 500

COORDINATORE MANUTENZIONE ORDINARIA RICORRENTE	ATTIVITÀ	
Entro 15 marzo	definisce, sulla base delle rilevazioni del C.E., i quantitativi di riordino per i cloruri a saturazione delle capacità di stoccaggio	
entro maggio	attiva, su segnalazione del Coordinatore C.E., le ditte installatrici o le ditte di manutenzione delle coperture dei depositi di cloruro	
	mesi successivi: esegue nei tempi contrattuali i controlli di laboratorio sui cloruri per accertarne la conformità	
entro ottobre	assicura, tramite invio di distinte di riordino a Coordinamento Viabilità. fin dal mese di maggio, la saturazione delle capacità di stoccaggio dei fondenti su tutti i siti/impianti	
entro il 15 e l'ultimo giorno di ciascun mese	verifica che il C.E. aggiorni le giacenze in SAP	
	raccoglie dal CE le richieste di reintegro cloruri	
	verifica/redige la contabilità	
	coordina il C.E. per il consolidamento della contabilità	

CHECK-LIST E MODULI

I moduli e le check list di verifica rappresentate nel presente manuale sono indicative e riferite, nel caso di impianti, mezzi o attrezzature, alla tipologia degli stessi. L'esito delle verifiche sarà quindi riferibile all'insieme delle dotazioni facenti capo alla medesima tipologia.

CHECK-LIST N°1 (NA IN TANGENZIALE DI NAPOLI)**STOCCAGGIO CLORURI (OGNI MESE; OGNI FINE MESE O EVENTO RILEVANTE)****ESEMPLIFICAZIONE PER TIPOLOGIA**

TIPOLOGIA IMPIANTO	Tipo Verifica ed Esito	
Cumulo Na Cl	Verifica quantità	
	Verifica copertura	
	Verifica accessibilità per operazioni di caricamento	
	Verifica Impianto di illuminazione	
Sacchi Na Cl	Verifica quantità	
	Verifica copertura	
	Verifica accessibilità per operazioni di caricamento	
	Verifica Impianto di illuminazione	
	...	

Posto Neve e data _____

Il Coordinatore Centro Esercizio

CHECK-LIST N°2**VERIFICA FUNZIONALITÀ BY-PASS AMOVIBILI INSERITI NEL PIANO NEVE (OTTOBRE)****ESEMPLIFICAZIONE PER SINGOLA TIPOLOGIA**

TIPOLOGIA	TIPO VERIFICA ED ESITO	
scorrevole	regolarità piano di scorrimento	
	pulizia piano di scorrimento	
	efficienza ruote	
	ingrassaggio perni ruote e martinetti di sollevamento	
	verifica gioco sedi perni di smontaggio	
	pulizia fori di ancoraggio a terra	
	prova di apertura	
traslabile	regolarità piano di scorrimento	
	pulizia piano di scorrimento	
	efficienza ruote	
	ingrassaggio perni ruote e martinetti di sollevamento	
	verifica gioco sedi perni di smontaggio	
	pulizia fori di ancoraggio a terra	
	prova di apertura	
a sezioni	regolarità e pulizia superfici adiacenti	
	efficienza ruote	
	ingrassaggio perni ruote e martinetti di sollevamento	
	verifica gioco sedi perni di smontaggio	
	prova di apertura	

Luogo e data _____

Il Coordinatore Centro Esercizio

CHECK-LIST N°3**VERIFICA IDONEITÀ FUNZIONALE AUTOCARRI SOCIALI (MAGGIO)****ESEMPLIFICAZIONE PER TIPOLOGIA DI MEZZO**

TIPOLOGIA	TIPO VERIFICA ED ESITO	
Autocarri dedicati alle operazioni invernali	data ultima revisione	
	Dati immatricolazione e portata	
	dotazione zavorra (se richiesta)	
	tipo pneumatici e usura (con foto)	
	Efficienza impianto elettrico	
	efficienza impianto aria pressurizzata	
	efficienza dispositivo tergicristalli	
	Visibilità trafileggi vano motore; differenziali; trasmissione	
	visibilità ossidazioni o usura trasmissione, semiassi, giunti ruota, ...	
	prova di guida (avviamento; efficienza freni; giochi sterzo; rumori trasmissione; ...)	
.....		

L'autocarro è idoneo / non idoneo all'utilizzo invernale con attrezzatura tipo

Interventi di manutenzione necessari da completare entro il mese di settembre:

Luogo e data _____

Il Coordinatore Automezzi

CHECK-LIST N°4**VERIFICHE E CONTROLLI ATTREZZATURE (SETTEMBRE)**

TIPOLOGIA	TIPO VERIFICA ED ESITO	
controllo spargitori	livelli di ossidazione/corrosione	
	stato di conservazione dei cavi di alimentazione e dei collegamenti dell'attrezzatura	
	controllo tubi idraulici e raccorderia	
	...	
controllo inaffiatrici	livelli di ossidazione/corrosione	
	stato di conservazione dei cavi di alimentazione e dei collegamenti dell'attrezzatura	
	funzionamento barra ugelli e tubi alta pressione	
	livello dell'olio idraulico	
	integrità tubi idraulici e raccorderia	
controllo lame	livelli di ossidazione/corrosione	
	stato di usura del coltello in vulkollan e serraggio bulloneria sostegno coltello; idem per il coltello in acciaio	
	stato di conservazione dei cavi di alimentazione e dei collegamenti dell'attrezzatura	
	funzionalità ruotino di appoggio laterale	
	tenuta impianto idraulico su tubi, cilindri e raccordi	
	livello olio idraulico	
controllo	
	...	
	...	
	...	

Luogo e data _____

Il Coordinatore Automezzi

CHECK-LIST N°5**VERIFICHE E CONTROLLI MEZZI IMPRESE E SOCIALI ABBINATI ALL'ATTREZZATURA (CONTESTUALMENTE ALLA DECORRENZA CONTRATTUALE)****ESEMPLIFICAZIONE PER TIPOLOGIA DI MEZZO**

TIPOLOGIA	TIPO VERIFICA ED ESITO	
controllo autocarri dell'Impresa / sociali	data ultima revisione (*)	
	omologazione per l'uso con attrezzatura specifica (*)	
	dati immatricolazione e portata (*)	
	dotazione zavorra, se richiesta (*)	
	tipo pneumatici e usura con foto (*)	
	efficienza impianto elettrico	
	efficienza impianto aria pressurizzata	
	efficienza dispositivo tergilavaggio	
	livelli riempimento carburanti; lubrificanti; altri liquidi	
	visibilità tra filaggi vano motore; differenziali; trasmissione (*)	
	visibilità ossidazioni/usura trasmiss., semiassi, giunti ruota, ... (*)	
	prova di guida (avviamento; efficienza freni; giochi sterzo; rumori trasmissione; ...)	
funzionalità apparati radio		
controllo spargitori	motore ausiliario: livello carburante; lubrificanti; olio idraulico; efficienza batteria	
	stato del nastro trasportatore (deve scorrere centralmente sul rullo di tensione)	
	stato della griglia di protezione	
	stato del pneumatico della ruota a terra	
	integrità tubi idraulici e raccorderie	
controllo innaffiatrici	funzionalità comandi	
	motore ausiliario: livello carburante; lubrificanti; olio idraulico; efficienza batteria	
	corretto ancoraggio dell'attrezzatura sull'autocarro e del funzionamento delle luci di ingombro	
	integrità tubi idraulici e raccorderia	
controllo lame	funzionalità comandi	
	funzionalità della lama con utilizzo del relativo telecomando, eseguendo le movimentazioni previste e controllo delle luci di ingombro dove presenti	
controllo	funzionamento luci di ingombro su autocarro	
controllo	

(*) solo su autocarri impresa

Luogo e data _____

Il Coordinatore Automezzi

Il Coordinatore Centro Esercizio

CHECK-LIST N°6**QUICK CHECK-UP MEZZI IMPRESE/SOCIALI E ATTREZZATURE (A CAMPIONE ALL'ATTO DELLA CONVOCAZIONE)****ESEMPLIFICAZIONE PER TIPOLOGIA DI MEZZO**

TIPOLOGIA	TIPO VERIFICA ED ESITO	
controllo autocarri	stato usura pneumatici	
	pieno carburante	
	efficienza dispositivo tergilcristalli	
controllo spargitori	ancoraggio attrezzatura sull'autocarro e funzionamento luci di ingombro	
	pieno carburante motore ausiliario e livello olio idraulico	
	stato del pneumatico della ruota a terra	
	funzionalità comandi	
controllo innaffiatrici	ancoraggio attrezzatura sull'autocarro e funzionamento luci di ingombro	
	pieno carburante motore ausiliario e livello olio idraulico	
	funzionamento barra ugelli e tubi alta pressione di alimentazione ugelli	
	funzionalità comandi	
controllo lame	controllo stato di usura del coltello in vulkollan e serraggio bulloneria sostegno coltello; idem per il coltello in acciaio	
	controllo funzionalità ruotino di appoggio laterale	
	verifica tenuta impianto idraulico su tubi, cilindri e raccordi	
	controllo della funzionalità della lama con utilizzo del relativo telecomando, eseguendo le movimentazioni previste e controllo delle luci di ingombro dove presenti	
	controllo funzionamento luci di ingombro su autocarro	
controllo	
	...	
	...	
	...	

Luogo e data _____

Il Coordinatore Centro Esercizio

CHECK-LIST N°7

VERIFICA APPARATI SATELLITARI

Dal sistema di tracciamento, nell'interfaccia "Report/Controllo apparati" ed in quella di "Report/associazione apparati" si dovrà certificare il funzionamento degli apparati satellitari in dotazione al parco automezzi TANA

Luogo e data _____

Il Coordinatore Automezzi

Il Referente Sistema BMS

CHECK-LIST N°8**VERIFICA IMPIANTI FUNZIONALI ALLE OPERAZIONI INVERNALI****ESEMPLIFICAZIONE PER TIPOLOGIA**

TIPOLOGIA	Tipo Verifica ed Esito	
Centraline Meteo		
...		
...		
Centraline Meteo		

Luogo e data _____

Il Responsabile Impianti

MODULO OP. 01**VERIFICA FORMAZIONE OPERATORI CRI**

AREA	ATTIVITÀ	
Erogazione informazioni su manuali, disposizioni interne, contratti e modalità operative	Manuale Operazioni Invernali e Ordine di Servizio DT	
	Codici neve ed azioni corrispondenti	
	Filtri e accumuli mezzi pesanti	
	Chiusure	
	Dislocazione squadrette	
	Dislocazione Carri pesanti di soccorso	
Verifica allineamento su corrette imputazioni e verifiche SIV	Codici neve ed azioni SIV da registrare	
	Informazioni PMV da verificare su codici neve	
	La comunicazione fax dei codici neve	
Sistema di Chiamata	Modalità di convocazione mezzi	
	Verifica rubrica telefonica interni/esterni	
Portale Meteo	Lettura centraline meteo	
	Verifica soglie di allerta	
Gestione salature preventive antighiaccio	Soglie di attivazione degli interventi	
	Regole utilizzo personale interno	
	Regole di convocazione e utilizzo risorse delle imprese	

Luogo e data _____

*Il Coordinatore
Informazione e Controllo Traffico*

MODULO OP. 02

COMUNICAZIONE DISSERVIZI APPLICATIVI VIABILITÀ

Per la segnalazione dei disservizi legati agli applicativi di Viabilità (SIV – Autotraf – BMS/SCT ecc..) dovrà essere inoltrata la chiamata all’Help Desk (attivo 24h su 24h) al n. **89.2911**, , ed attiva le relative risorse per la verifica e ripristino di tali applicativi.

L’operatore che effettua la chiamata all’Help Desk dovrà subito dopo inviare una e-mail al Coordinatore ICT, a TRM, a OTI, a OTI/SI ed a C.E.M. indicando motivo e orario della richiesta di assistenza.

Una successiva e-mail dovrà essere inviata agli stessi destinatari ad avvenuta risoluzione del problema.

MODULO OP. 03

COMUNICAZIONE GUASTI/DISSERTI APPARATI SATELLITARI

Per gli apparati installati sui mezzi sgombraneve, il **Coordinatore Automezzi** della Tangenziale di Napoli provvede alla sostituzione con le scorte operative ed alla trasmissione degli apparati guasti e la richiesta del reintegro scorte indirizzando la richiesta ad OTI/SI



ALLEGATO 1

- ✓ **ELENCO FILTRI**
- ✓ **QUANTITÀ DI CLORURI STOCCATI AL 31.10.2024**
- ✓ **ELENCO VARCHI AMOVIBILI**
- ✓ **PROTOCOLLO CON AREE DI SERVIZIO**
- ✓ **SCHEMA OPERATIVO DI TRATTA**

**VARCHI AMOVIBILI APRIBILI IN
SITUAZIONE DI EMERGENZA**

N.	PROGR. VA KM.CA
1	04+100
2	05+900
3	08+400
4	09+800
5	13+800
6	15+750
7	16+200
8	17+500

QUANTITA' CLORURI STOCCATI AL 31/10/2024

DESCRIZIONE	KG
(Ca Cl2) SACCO DA 25 KG./CAD. (N. 180)	4.500
(Na CL)CUMULO (AREA CANTIERE)	100.000
TOTALE	104.500

Silos CaCl 2	Lt
Area Cantiere	34000

PUNTO DI RIORDINO DEI CLORURI	
Cloruro di sodio (Na Cl)	40000 kg
Cloruro di calcio (Ca Cl2)	10000 Lt

ELENCO FILTRI

Tratta critica interessata da evento	Soluzioni adottabili	Direzione		Note
		est	ovest	
Pozzuoli ÷ Vomero	2	X	X	filtro coincidente in dir. est al km. 0+600 (sv.lo uscita Arco Felice) ed in dir. ovest al km. 19+400 (sv.lo uscita Doganella)
Vomero ÷ Capodimonte	2	X	X	filtro coincidente in dir. est al km. 7+200 (sv.lo uscita Agnano) ed in dir. ovest al km. 19+400 (sv.lo uscita Doganella)
Capodimonte ÷ Capodichino	2	X	X	

ELENCO AUTOMEZZI PER OPERAZIONI INVERNALI

TIPO	TARGA	CARATT.CHE	SIGLA	DISPONIBILITA'
AUTOCARRO EUROCARGO IVECO 150	BG886FK	LAMA	L 1 -TANA	01/12/2024
AUTOCARRO UNIMOG 1650	NAY38316	SPARGILAMA	SPL 1- TANA	01/12/2024
AUTOCARRO DAILY 35	EN476JF	SPARGILAMA	SPL 2-TANA	01/12/2024

ELENCO AUTOMEZZI PER OPERAZIONI INVERNALI A DISPOSIZIONE DI TANA FORNITI DA DITTA ESTERNA

AUTOCARRO	DJ063GY	SPARGILAMA	SPL 1 - IMPRESA	01/12/2024
AUTOCARRO	FG112KM	LAMA	L1 -IMPRESA	01/12/2024
AUTOCARRO	FZ586NF	LAMA	L2 -IMPRESA	01/12/2024
AUTOCARRO	FZ350NF	INNAFFIATRICE	I1 -IMPRESA	01/12/2024



----- Ns. Rif. protocollo TANA/NA/2024/0002093/EU
04/11/2024 -----

OTE/EC/COM

Spett.le

EG Italia S.p.A.
Viale Alexandre Gustave Eiffel, 13/15
00148 - ROMA

IP Italiana Petroli S.p.A.
Via Salaria 1322
00138 - ROMA

ENILIVE S.p.A.
Viale Giorgio Ribotta, 51
00144 - ROMA

MAGLIONE S.r.L.
Via Padre Ugo Frasca
Centro DA.MA.
66100 - Chieti

ALMA S.r.l.
Via Salvo D'Acquisto, 16
71045 - Orta Nova (FG)

Oggetto: Viabilità invernale 2024 - 2025. Piano di emergenza in autostrada - Prelevamento e distribuzione generi alimentari di conforto.

Come ogni anno Tangenziale di Napoli S.p.A. ha attivato un piano di gestione delle emergenze autostradali, con l'obiettivo di assicurare la risoluzione dei blocchi di traffico e il ripristino della circolazione e contestualmente l'assistenza agli automobilisti.

Nell'ambito di detto piano, riveste particolare importanza il soccorso agli utilizzatori dell'autostrada in difficoltà, mediante la distribuzione di generi alimentari di conforto (bevande calde, acqua, merendine snack, biscotti ecc.) che viene attuato di concerto con la Protezione Civile e le altre autorità preposte.

Pertanto, con questa lettera d'intenti, debitamente controfirmata, Tangenziale di Napoli S.p.A. e le società affidatarie dei servizi ristoro, presenti nelle aree di servizio rientranti nelle competenze della scrivente società, convengono a partire dal 15 Novembre 2024 fino al 15 Aprile 2025 quanto segue:

Sede e Direz.: 80143 NAPOLI - Via G. Porzio, 4 - C.D. Isola A/7
Tel. PBX 081.7254111 - FAX 081.5625793 - Cap. Soc. € 108.077.490,00
P.IVA 01368900633 - C.F. e Registro Imprese Napoli 01513210581
R.E.A. n. 246174/66



Previo avvertimento, da parte della Sala Radio di Tangenziale di Napoli, ai singoli Gestori, potranno essere prelevati, in qualsiasi momento da personale di Polizia Stradale, Protezione Civile e Tangenziale di Napoli, presso i singoli locali commerciali generi di conforto.

La marca e il tipo dei prodotti, saranno determinati dai vostri operatori dei punti di vendita sulla base delle disponibilità del locale, garantendo comunque una quantità minima di almeno 500 pezzi di prodotti mono-porzione (bottigliette acqua minerale, pacchetti di biscotti, merendine snack ecc.)

Contestualmente alla consegna dei prodotti di conforto, sarà rilasciata dai vostri operatori dei singoli locali un giustificativo scritto (bolla di consegna o altro) riportante la causale 33 "Piano d'emergenza – fornitura generi alimentari del giorno"

I generi alimentari di conforto saranno da voi fatturati successivamente al prelevamento a Tangenziale di Napoli S.p.A. che provvederà al pagamento nei termini e nei modi usuali.

Nel ringraziarVi per la consueta collaborazione, Vogliate inviarci copia della presente lettera controfirmata per accettazione.

Distinti saluti


Tangenziale di Napoli S.p.A.
Davide Delle Foglie



ELENCO AUTOMEZZI PER OPERAZIONI INVERNALI

TIPO	TARGA	CARATTERISTICHE	SIGLA	DISPONIBILITA'
AUTOCARRO EUROCARRO IVECO 150	BG886FK	LAMA	L 1 -TANA	01/12/2024
AUTOCARRO UNIMOG 1650	NAY38316	SPARGILAMA	SPL 1- TANA	01/12/2024
AUTOCARRO DAILY 35	EN476JF	SPARGILAMA	SPL 2-TANA	01/12/2024
ELENCO AUTOMEZZI PER OPERAZIONI INVERNALI A DISPOSIZIONE DI TANA FORNITI DA DITTA ESTERNA				
AUTOCARRO	DJ063GY	SPARGILAMA	SPL 1 - IMPRESA	01/12/2024
AUTOCARRO	FG112KM	LAMA	L1 -IMPRESA	01/12/2024
AUTOCARRO	FZ586NF	LAMA	L2 -IMPRESA	01/12/2024
AUTOCARRO	FZ350NF	INNAFFIATRICE	I1 -IMPRESA	01/12/2024

PROCEDURA DI INTERVENTO PER LE AREE DI SERVIZIO

Per quello che concerne le AdS ricadenti nel tratto di competenza della A56 è previsto l'intervento utilizzando il treno lama operante negli svincoli, al fine di garantire sia la fruibilità delle corsie di accelerazione e decelerazione che la pulizia delle aree food ed oil.

PROCEDURA DI INTERVENTO PER PIAZZALI DI STAZIONE E SVINCOLI

Relativamente alle modalità di trattamento dei piazzali di esazione e degli svincoli, si evidenzia che, relativamente al piazzale antistante la stazione di Fuorigrotta, sarà utilizzata pala meccanica, mentre sugli altri piazzali e su tutti gli svincoli saranno utilizzati n° 2 spargilama e n° 1 Innaffiatrice spargicloruri.



ALLEGATO 2

Protocollo Regolazione circolazione mezzi pesanti in caso di neve e relativi schemi segnaletici di attuazione edizione 2023-2024.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROTOCOLLO OPERATIVO PER LA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PESANTI IN CASO DI NEVE

Premesso

- che gli eventi nevosi di maggiore intensità verificatisi nel nostro Paese negli ultimi anni, hanno evidenziato le complessità connesse alla gestione delle "operazioni invernali" (diffusione delle informazioni, trattamenti di salatura e di sgombero neve; realizzazione dei "filtri"; interventi di assistenza ai mezzi posti di traverso; ...) specie in presenza dei veicoli adibiti al trasporto merci di più elevata massa complessiva, specie se non adeguatamente equipaggiati per il transito in condizioni di ridotta aderenza del piano stradale;
- che devono essere assicurate le notizie utili a anticipare il verificarsi di situazioni di crisi al fine di realizzare una informativa a distanza preventiva e circostanziata, anche per consentire il pronto intervento dei mezzi sgombraneve e delle
(l' attivazione delle procedure atte a favorire la maggiore regolarità possibile della circolazione;
- che per rafforzare l'implementazione di una tempestiva comunicazione dovrà essere stabilito un protocollo d'intesa operativo tra i soggetti fornitori (ANAS e AISCAT) e diffusori (CISS e RAI) di notizie utili a prevenire le situazioni di crisi.

Provvedimenti di filtraggio dinamico dei veicoli pesanti e modalità di attuazione

In caso di precipitazioni nevose intense lungo la rete autostradale, le Società concessionarie autostradali italiane, d'intesa con i Compartimenti della Polizia Stradale territorialmente competenti, adotteranno, sulla base delle modalità definite con il presente documento, provvedimenti di filtraggio dinamico dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 7,5 t.

I provvedimenti di fermo obbligatorio o l'obbligo di utilizzo di idonei mezzi antisdrucchiolevoli saranno disposti e resi immediatamente esecutivi, previa comunicazione al Centro di Coordinamento Nazionale in materia di viabilità, dagli

enti proprietari della strada o dai concessionari ~~ove ricorre~~, che dovranno dare tempestiva comunicazione con idonei cartelli situati nei punti di accesso all'infrastruttura:

- a. al raggiungimento della soglia di allerta "codice rosso" ¹ lungo una o più porzioni dei suddetti tratti autostradali, in particolare quando l'intensità della neve, nonostante l'impiego su strada di tutti i mezzi disponibili, determina, tra un passaggio del treno lame e il successivo, "l'imbiancatura" di una o più corsie di transito
- b. al raggiungimento della soglia di allerta "codice giallo" (neve contrastata agevolmente dall'azione dei mezzi disponibili), solo nei casi in cui vi siano segnali chiari di tendenza in aumento della precipitazione con probabile passaggio alla soglia superiore di allerta "codice rosso"

Per poter effettuare il filtraggio dinamico dei mezzi pesanti le Società Concessionarie d'intesa con il Centro di Coordinamento nazionale di viabilità definiranno tempestivamente:

- a) mappatura delle aree/nodi autostradali più esposti al rischio di neve;
- b) mappatura dei tratti autostradali individuabili come accumulo temporaneo dei veicoli pesanti;
- c) modalità di delimitazione dei suddetti tratti di accumulo temporaneo;
- d) procedure di attivazione dei provvedimenti.

L'accumulo dei mezzi pesanti avverrà in funzione delle diverse modalità operative caratteristiche delle diverse soluzioni adottate.

Il filtraggio dinamico dei mezzi pesanti sarà attuato utilizzando come spazio di sosta la carreggiata autostradale, in particolare accumulando i mezzi pesanti su corsie opportunamente individuate in funzione della configurazione della tratta interessata (es. numero corsie disponibili, presenza corsia di emergenza, larghezza della corsia di emergenza, ecc.) ed al fine di garantire la massimizzazione della sicurezza della circolazione e degli operatori, secondo modalità operative concordate tra la Società Concessionaria ed il competente Compartimento della Polizia Stradale. Verrà comunque garantito il sufficiente spazio di manovra per gli operatori affinché le operazioni di accumulo e di gestione del provvedimento siano realizzate in massima sicurezza.

¹ La classificazione completa di tutte le fasi e quindi di tutte le soglie relative alle emergenze neve è in ALLEGATO

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

in via subordinata

Per la realizzazione del provvedimento verranno ^{utilizzate} utilizzate, ove presenti, aree adibite allo stoccaggio di mezzi pesanti interne e, qualora queste non siano disponibili, esterne all'autostrada. Queste ultime dovranno essere prossime agli svincoli, ne dovrà essere garantita - in virtù di accordi precedentemente stipulati con le Istituzioni locali - la piena accessibilità e dovrà essere garantito che le operazioni connesse al trasferimento dei veicoli in stato di fermo temporaneo in dette aree risultino agevoli e non tali da richiedere un eccessivo utilizzo di risorse della Società Concessionaria autostradale o della Polizia, tenuto conto dell'emergenza in atto. I suddetti accordi saranno strutturati sulla base di protocolli operativi specifici che integrano quello in oggetto definendo di fatto sul territorio un sistema misto di aree di accumulo in itinere e aree di stoccaggio esterne alla carreggiata.

Azioni per l'implementazione delle informazioni all'utenza

I sottoscrittori del presente documento si impegnano a verificare la possibilità di stipulare con emittenti radio nazionali e regionali appositi accordi di collaborazione che consentano ~~all'ente gestore della viabilità autostradale~~ la diffusione immediata di comunicati sullo stato della transitabilità stradale e su eventuali obblighi imposti a seguito di inclementi condizioni atmosferiche.

Le associazioni dell'autotrasporto inoltre verificheranno la possibilità di stipulare accordi con i più importanti gestori della telefonia mobile creando un servizio di avviso a mezzo SMS per i conducenti che si volessero iscrivere a tale servizio.

In relazione alla presenza a bordo dei veicoli adibiti al trasporto merci di un apparato radio, potrebbero inoltre essere ricercati accordi con radioamatori disposti a diramare su un apposito canale, in precedenza stabilito e pubblicizzato con la collaborazione delle citate associazioni le comunicazioni dell'ente gestore e degli organi di polizia.

Comunicazione

Analogamente a quanto già in uso per la diffusione delle informazioni sui "codici neve", l'attivazione del filtraggio dinamico dei veicoli pesanti ed ogni eventuale azione successiva dovrà essere comunicata a tutte le Istituzioni territorialmente

Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti

[Handwritten signatures and initials]

competenti, nonché alle Concessionarie e/o enti gestori della viabilità direttamente o indirettamente coinvolti a seguito dei provvedimenti adottati.

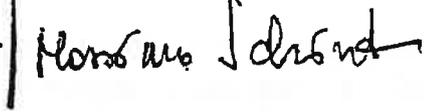
La comunicazione sarà gestita secondo le modalità definite nei protocolli operativi territoriali già in vigore in materia di viabilità.

Operazioni di fine provvedimento

Il termine o la sospensione del provvedimento di fermo obbligatorio per i mezzi pesanti sarà disposta d'intesa dalle Società concessionarie con i competenti Compartimenti della Polizia Stradale, previa comunicazione al Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

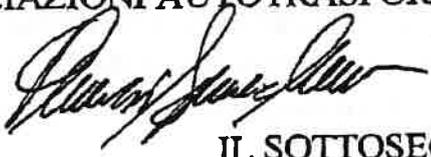
ANAS 

AISCAT 

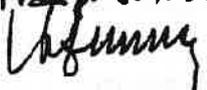
CONFINDUSTRIA

CONFCOMMERCIO

ASSOCIAZIONI AUTOTRASPORTATORI

CUNA 

MINISTERO DELL'INTERNO 

MINISTERO INFRASTRUTTURE TRASPORTI
Dipartimento Traffico Stradale


ANITA 

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO



ALLEGATO

Classificazione delle soglie relative alle emergenze neve

neve
codice "zero"

E' appena stato emesso un bollettino o un allerta meteo di contenuto tale da rendere necessario un piano di comunicazione preventiva.

Viene ritenuto "allerta di riferimento" quello emesso dal Dipartimento della Protezione Civile, salvo previsione peggiore emessa da altro autorevole ente nazionale o locale.

neve
codice verde

L'organizzazione del concessionario è pronta ad operare con fondo stradale regolarmente trattato; la precipitazione nevosa non è ancora iniziata.

neve
codice giallo

la precipitazione nevosa è iniziata. L'intensità non è critica ed è contrastata agevolmente dall'azione dei mezzi operativi; il traffico defluisce senza difficoltà. Sui tratti più impegnativi per tracciato e/o mix di traffico (elevata componente merci) i possibili rallentamenti non sono dovuti alle condizioni del fondo stradale.

neve
codice rosso

la precipitazione nevosa è intensa e rende necessario, anche su tratti limitati, l'intervento di tutti i mezzi e le attrezzature disponibili; il traffico defluisce in modo rallentato sui tratti più impegnativi. In tale situazione è possibile registrare blocchi, anche momentanei, del traffico per cause direttamente o non direttamente connesse alla nevicata in corso.

neve
codice nero

Si è appena verificato un blocco di traffico in una delle carreggiate per intraversamento di uno o più veicoli a causa del fondo stradale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

[Handwritten signatures and initials]

parzialmente/totalmente innevato. Il blocco può anche essere avvenuto per cause non direttamente correlabili alla precipitazione in atto (es. sbandamento per eccesso di velocità; avaria con fermo del mezzo in carreggiata; ...), che tuttavia continua ad essere molto intensa. In tale situazione i forti rallentamenti o il fermo comunque imposto alla circolazione e, pertanto, anche ai mezzi e alle attrezzature antineve, può determinare rapidamente la perdita del controllo della situazione e l'insorgere di un vero e proprio stato di crisi.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Viabilità Italia



PROTOCOLLO OPERATIVO

***per la regolamentazione della circolazione
dei veicoli pesanti in caso di neve***

***schemi segnaletici di possibile attuazione per il fermo temporaneo
in carreggiata dei veicoli con massa a pieno carico superiore alle 7,5 t
Edizione 2023 - 2024***



PREMESSA

Il presente documento integra il testo del Protocollo sottoscritto in data 14 dicembre 2005 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal competente Sottosegretario di Stato, dal Ministero dell'Interno, dall'ANAS, dall'AISCAT e dalle Associazioni degli Autotrasportatori e definisce gli schemi segnaletici di riferimento per l'attuazione del "filtraggio dinamico" oggi definito "fermo temporaneo" dei mezzi pesanti sulle carreggiate autostradali.

A tale riguardo si forniscono alcune indicazioni di carattere generale.

- Gli schemi segnaletici, di cui al presente documento, costituiscono una applicazione delle istruzioni emanate con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002 inerente il Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo.
- I responsabili operativi dei Gestori autostradali (di seguito Gestori) hanno il compito di segnalare il raggiungimento delle soglie di attivazione di cui ai punti **a.** e **b.** – pag. 2 – del Protocollo. A tale scopo questi verificheranno con continuità le effettive condizioni della viabilità e del fondo stradale lungo i tratti interessati dalla neve, avvalendosi di tutte le fonti di informazione disponibili (personale su strada; pattuglie di Polizia; telecamere).
- Sulla base delle segnalazioni pervenute, la decisione di attivare il provvedimento di fermo temporaneo dei mezzi pesanti viene assunta concordemente e con la massima tempestività dai responsabili territoriali dei Gestori (Direttori Esercizio/Direttori di Tronco) e della Polizia Stradale (Dirigenti di Compartimento).
- I Gestori e la Polizia Stradale individueranno a livello territoriale le scelte operative più opportune e, conseguentemente le tipologie di intervento da attuare sulla base delle caratteristiche geometriche, di traffico e di tracciato dei singoli tratti autostradali preventivamente individuati per l'attuazione del provvedimento. Nelle stesse sedi saranno definiti, in coerenza con le esemplificazioni e le prescrizioni contenute nel presente documento, gli schemi segnaletici di dettaglio.
- In funzione delle prevedibili evoluzioni della situazione, la Polizia Stradale d'intesa con il responsabile territoriale del Gestore, stabilisce il passaggio alle fasi successive di gestione del traffico pesante adottando i conseguenti schemi segnaletici e procedure operative, ovvero di accesso alle eventuali aree di stoccaggio interne/esterne.
- Con adeguato anticipo rispetto al raggiungimento della soglia di attivazione del provvedimento, il Gestore e la Polizia Stradale provvederanno, ognuno per la parte di propria competenza, alla predisposizione su strada di tutti i presidi di personale e segnaletica necessari per rendere operativi gli schemi previsti nel più breve tempo possibile, avendo il Gestore già in precedenza predisposto lungo il tracciato tutte le segnalazioni di tipo fisso.
- I Gestori provvederanno, lungo le tratte preventivamente individuate e giudicate idonee per le operazioni di selezione dei veicoli ed eventuale sosta temporanea, alla collocazione della segnaletica di tipo fisso e di ogni altra infrastruttura necessaria alla attuazione in



Soluzione 1.a

è valida per le autostrade a due corsie più emergenza

prevede l'accumulo dei mezzi pesanti in corsia di emergenza sul margine destro della carreggiata

la corsia di marcia è riservata agli spazi di manovra

la corsia di sorpasso rimane libera al transito in regime di velocità ridotta

la segnaletica di avvicinamento è realizzata in analogia allo schema rappresentato nella tavola 16 degli allegati al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002

la segnaletica di restringimento è realizzata con continuità lungo l'intero tratto di accumulo (ammesso un diradamento dei coni 1/24 m)

le modalità di decongestionamento dei tratti di accumulo sono definite a pag. 24

i tratti in giallo negli schemi rappresentano restringimenti, deviazioni o delimitazioni di carreggiata attuate con cono opportunamente distanziati; i cartelli posti in evidenza rappresentano pertanto una integrazione della normale segnaletica di cantiere

la posizione dei mezzi e del personale Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



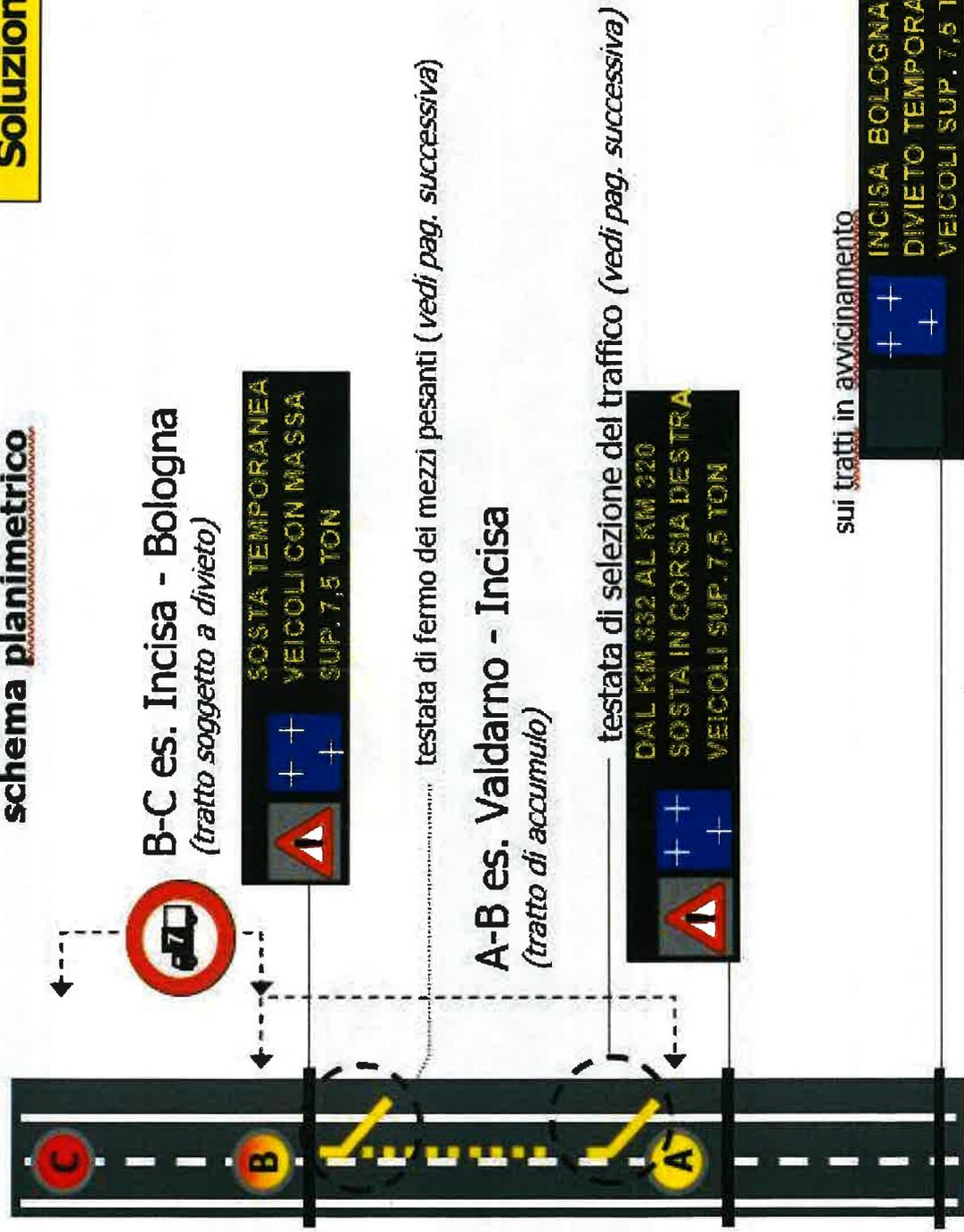
Soluzione 1.b

è valida per le autostrade a due corsie, con o senza emergenza
prevede l'accumulo dei mezzi pesanti sulla corsia di marcia
la corsia di emergenza, ove presente, è riservata agli spazi di manovra
la corsia di sorpasso rimane libera al transito in regime di velocità ridotta
la segnaletica di avvicinamento è realizzata in analogia allo schema rappresentato nella tavola 16 degli allegati al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002
la segnaletica di restringimento è realizzata con continuità lungo l'intero tratto di accumulo (ammesso un diradamento dei coni 1/24 m)
le modalità di decongestionamento dei tratti di accumulo sono definite a pag. 24
i tratti in giallo negli schemi rappresentano restringimenti, deviazioni o delimitazioni di carreggiata attuate con coni opportunamente distanziati; i cartelli posti in evidenza rappresentano pertanto una integrazione della normale segnaletica di cantiere
la posizione dei mezzi e del personale Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



Soluzione 1.b

schema planimetrico



B-C es. Incisa - Bologna
(tratto soggetto a divieto)

SOSTA TEMPORANEA
VEICOLI CON MASSA
SUP. 7,5 TON

testata di fermo dei mezzi pesanti (vedi pag. successiva)

A-B es. Valdarno - Incisa
(tratto di accumulo)

testata di selezione del traffico (vedi pag. successiva)

DAL KM 352 AL KM 320
SOSTA IN CORSIA DESTRA
VEICOLI SUP. 7,5 TON

sui tratti in avvicinamento

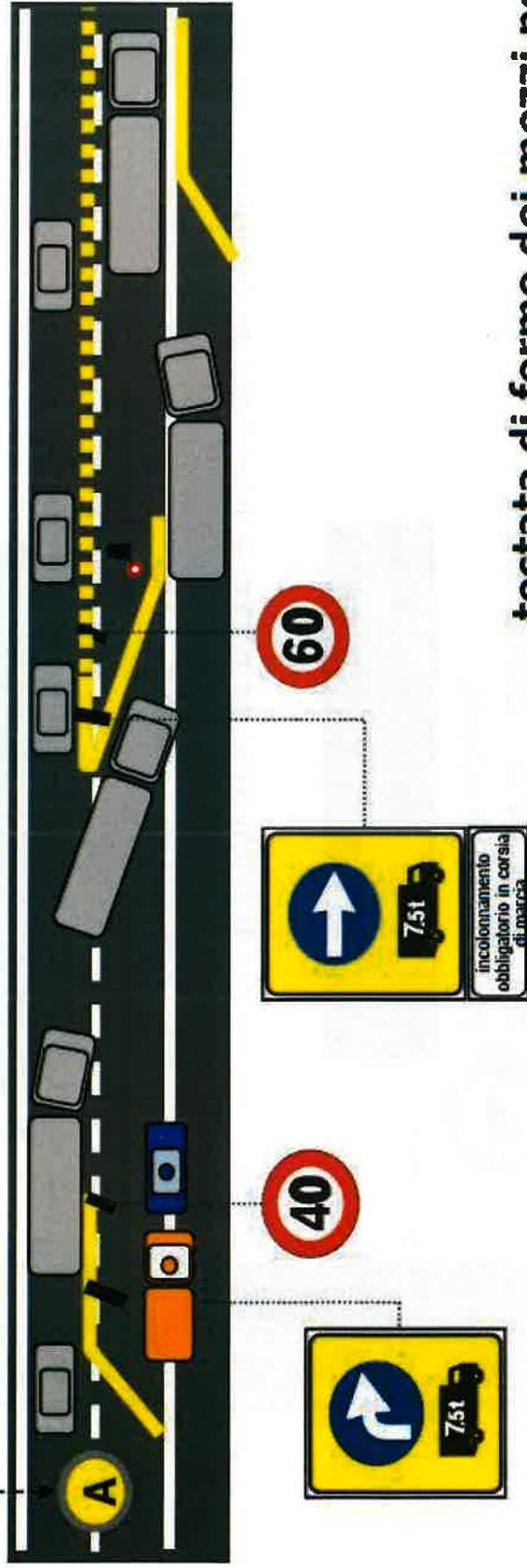
++
++
++
++
INCISA BOLOGNA
DIVIETO TEMPORANEO
VEICOLI SUP. 7,5 TON



Soluzione 1.b

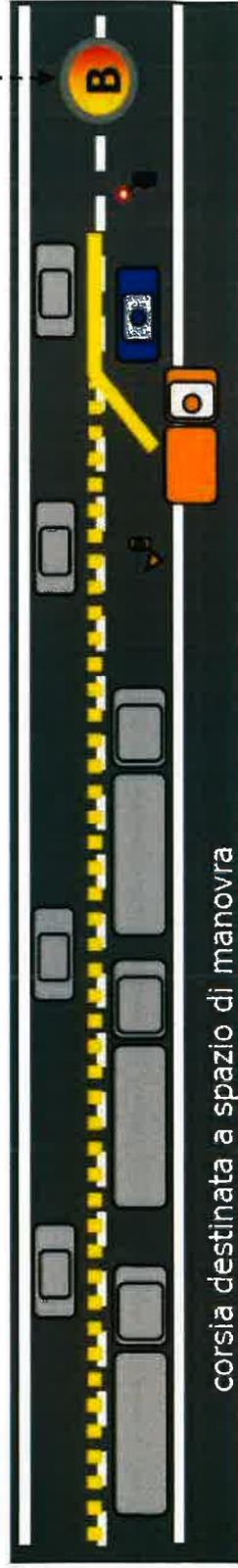
testata di selezione del traffico

inizio tratto di accumulo



testata di fermo dei mezzi pesanti

fine tratto di accumulo





Soluzione 1.c

è valida per le autostrade a tre o più corsie

prevede l'accumulo dei mezzi pesanti in corsia di emergenza sul margine destro della carreggiata

la corsia di marcia lenta è riservata agli spazi di manovra

le corsie di marcia veloce e sorpasso rimangono libere al transito in regime di velocità ridotta

la segnaletica di avvicinamento è realizzata in analogia allo schema rappresentato nella tavola 20 degli allegati al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002

la segnaletica di restringimento da tre a una corsia è operativa solo nel punto di selezione del traffico con successiva delimitazione della corsia di marcia lenta lungo l'intero tratto di accumulo (ammesso un diradamento dei coni 1/24 m)

lo schema planimetrico è equivalente alla soluzione 1.a

le modalità di decongestionamento dei tratti di accumulo sono definite a pag. 24

i tratti in giallo negli schemi rappresentano restringimenti, deviazioni o delimitazioni di carreggiata attuate con coni opportunamente distanziati; i cartelli posti in evidenza rappresentano pertanto una integrazione della normale segnaletica di cantiere

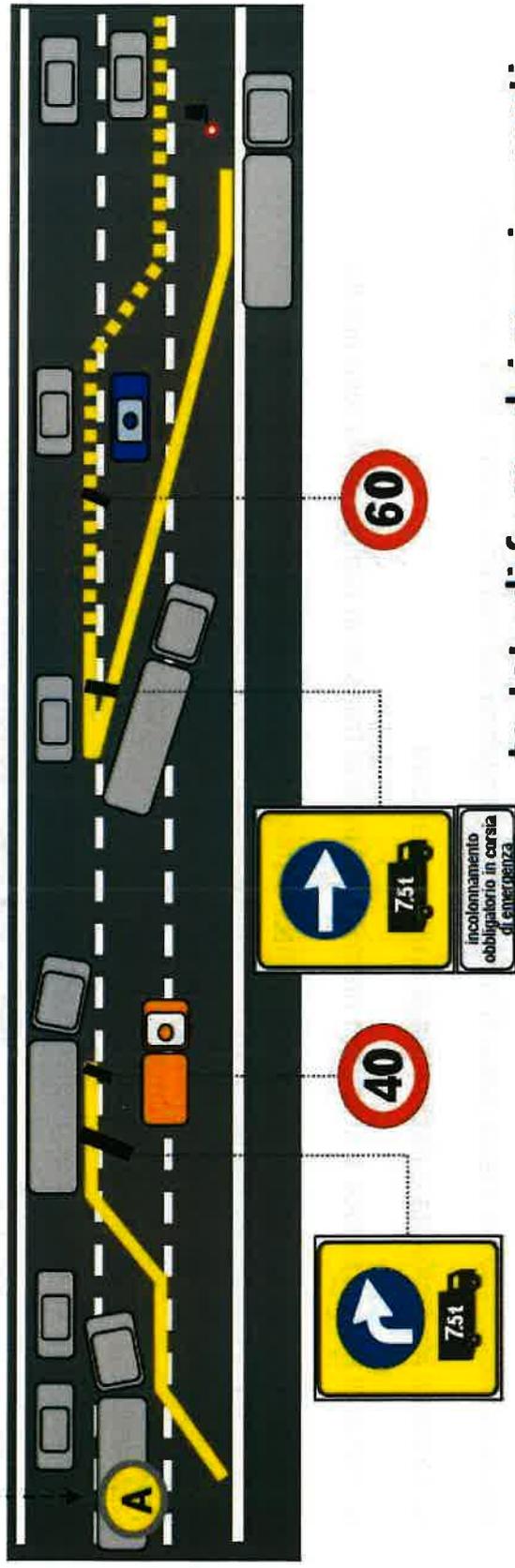
la posizione dei mezzi e del personale Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



Soluzione 1.C

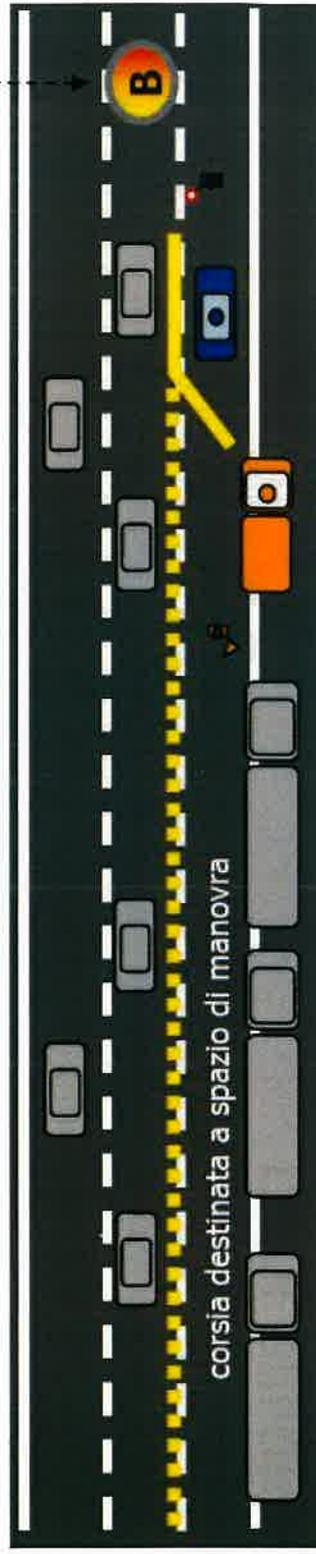
testata di selezione del traffico

----- inizio tratto di accumulo



testata di fermo dei mezzi pesanti

----- fine tratto di accumulo





Soluzione 1.d

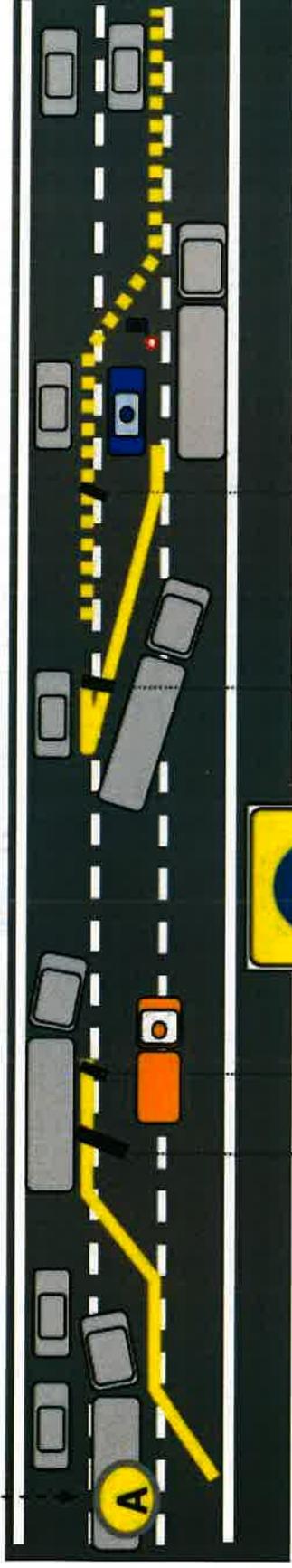
è valida per le autostrade a tre o più corsie
prevede l'accumulo dei mezzi pesanti in corsia di marcia
la corsia di emergenza, ore presente, è riservata agli spazi di manovra
le corsie di marcia veloce e sorpasso rimangono libere al transito in regime di velocità ridotta
la segnaletica di avvicinamento è realizzata in analogia allo schema rappresentato nella tavola 20 degli allegati al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002
la segnaletica di restringimento da tre a una corsia è operativa solo nel punto di selezione del traffico con successiva delimitazione della corsia di marcia lenta lungo l'intero tratto di accumulo (ammesso un diradamento dei coni 1/24 m)
lo schema planimetrico è equivalente alla soluzione 1.b
le modalità di decongestionamento dei tratti di accumulo sono definite a pag. 24
i tratti in giallo negli schemi rappresentano restringimenti, deviazioni o delimitazioni di carreggiata attuate con coni opportunamente distanziati; i cartelli posti in evidenza rappresentano pertanto una integrazione della normale segnaletica di cantiere
la posizione dei mezzi e del personale Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



testata di selezione del traffico

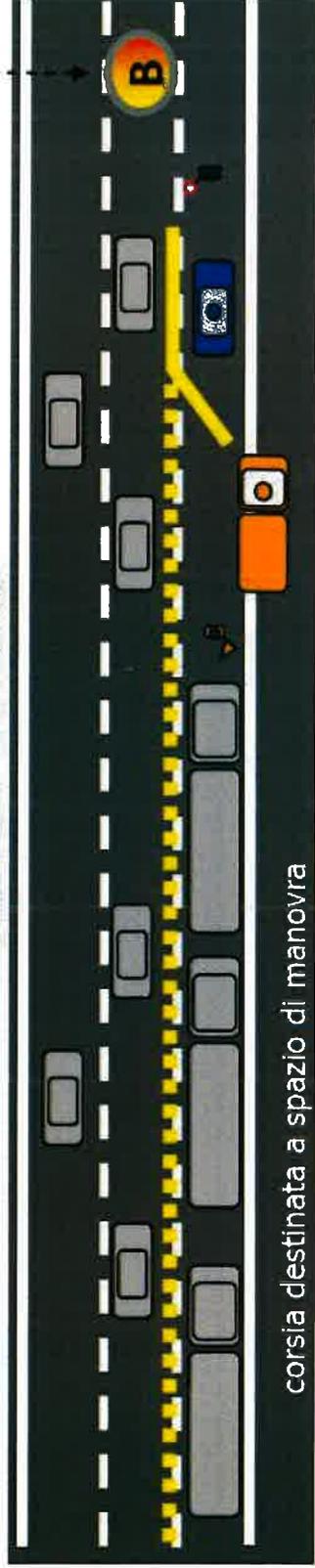
Soluzione 1.d

----- inizio tratto di accumulo



testata di fermo dei mezzi pesanti

----- fine tratto di accumulo



corsia destinata a spazio di manovra



Soluzione 1.e

è valida per le autostrade a tre o più corsie
prevede l'accumulo dei mezzi pesanti sulle due corsie in destra
la corsia di emergenza è riservata agli spazi di manovra
la corsie di sorpasso rimane libera al transito in regime di velocità ridotta
la segnaletica di avvicinamento è realizzata in analogia allo schema rappresentato nella tavola 20 degli allegati al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002
la segnaletica di restringimento da tre a una corsia è operativa solo nel punto di selezione del traffico con successiva delimitazione della corsia di sorpasso lungo l'intero tratto di accumulo (ammesso un diradamento dei coni 1/24 m)
lo schema planimetrico è equivalente alla soluzione 1.b adeguando il testo sul secondo Pannello a Messaggio Variabile al caso di accumulo sulle 2 corsie di destra
le modalità di decongestionamento dei tratti di accumulo sono definite a pag. 24
i tratti in giallo negli schemi rappresentano restringimenti, deviazioni o delimitazioni di carreggiata attuate con coni opportunamente distanziati; i cartelli posti in evidenza rappresentano pertanto una integrazione della normale segnaletica di cantiere
la posizione dei mezzi e del Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



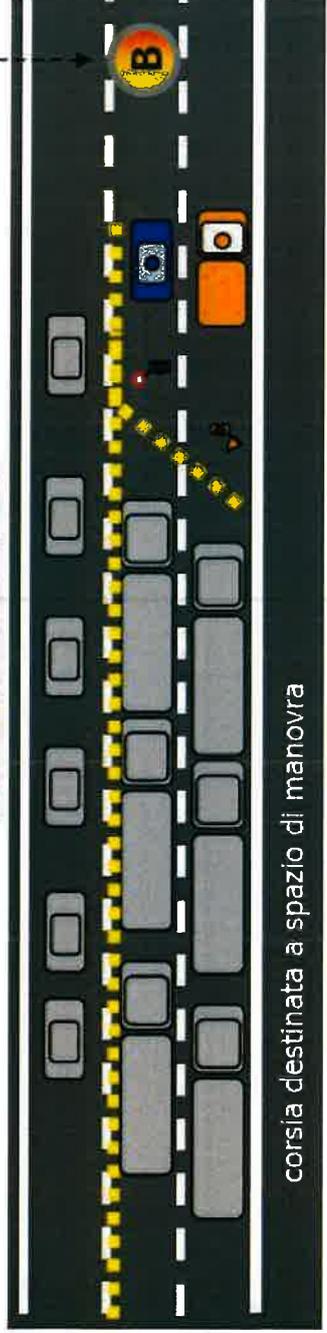
Soluzione 1.e

testata di selezione del traffico
----- inizio tratto di accumulo



testata di fermo dei mezzi pesanti

----- fine tratto di accumulo





Soluzione 2.a

valida per le autostrade a due corsie con o senza emergenza

prevede l'istituzione del divieto di sorpasso per i veicoli pesanti prima del tratto di accumulo, unitamente alla graduale limitazione della velocità massima consentita per ottenere una selezione "naturale" di tali veicoli (obbligati ad utilizzare la corsia destra)

al termine del tratto di accumulo, tutto il traffico viene temporaneamente bloccato utilizzando 2 o 3 pattuglie di Polizia Stradale come "safety-car"

un mezzo del Gestore deve costantemente essere impiegato per la presegnalazione della coda

non è richiesta installazione di segnaletica mobile ulteriore rispetto a quella rappresentata nello schema e sono previsti cavalletti di sbarramento da posizionare a traffico fermo al termine del tratto di accumulo

i mezzi pesanti vengono accumulati sulla prima corsia di transito in destra

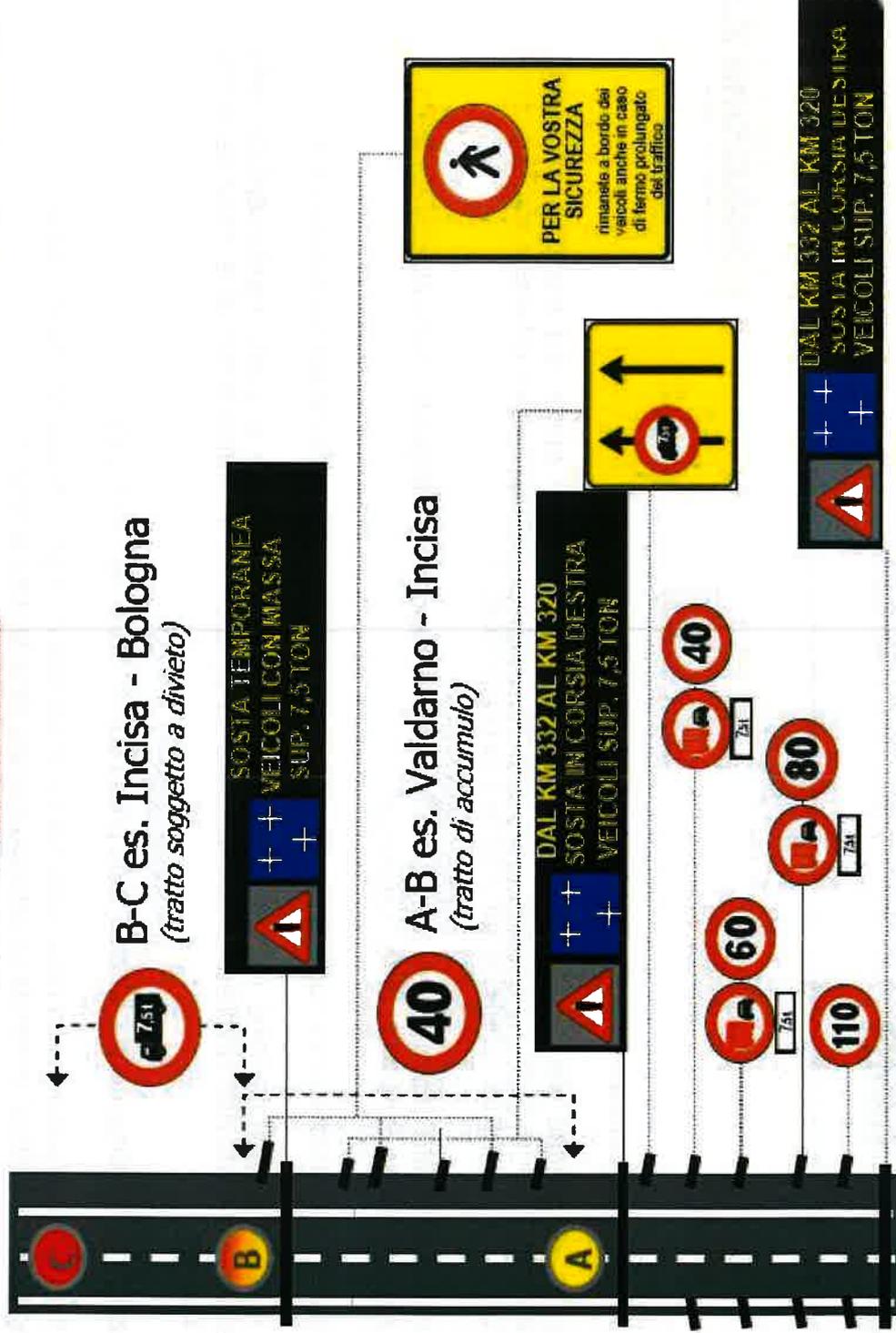
il traffico leggero scorre sulla rimanente corsia in sinistra in regime di velocità ridotto ed è assoggettato al "filtro" presente in corrispondenza della testata di blocco

la posizione dei mezzi e del personale Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



Soluzione 2.a

schema planimetrico

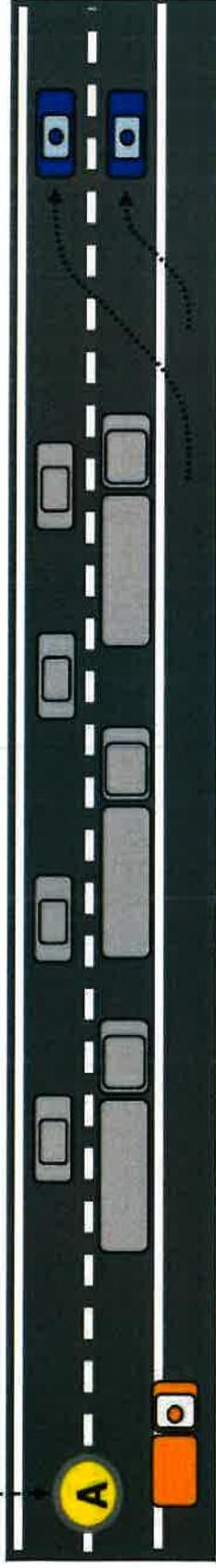




Soluzione 2.a

intercettazione e rallentamento del traffico

----- inizio tratto di accumulo



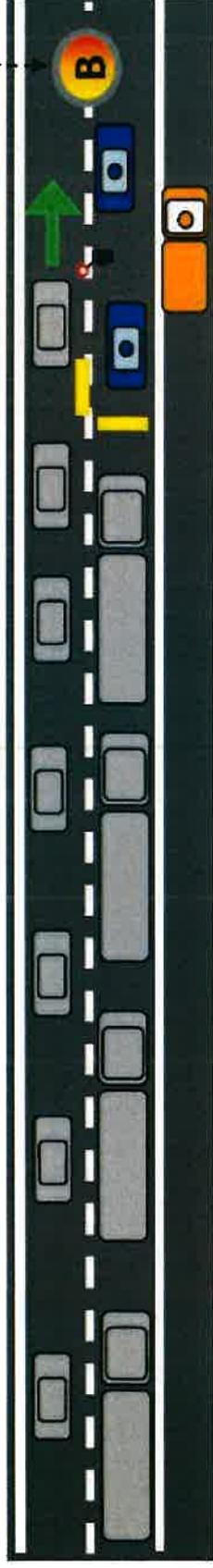
fermo del traffico

----- fine tratto di accumulo



rilascio veicoli leggeri

----- fine tratto di accumulo





Soluzione 2.b

valida per le autostrade a tre o più corsie

prevede la comunicazione al pubblico mediante PMV dell'accumulo dei mezzi pesanti in sosta su due corsie ed il segnalamento della graduale limitazione della velocità massima consentita, per ottenere una selezione "naturale" dei veicoli leggeri sulla/e corsia/e di sorpasso

al termine del tratto di accumulo, tutto il traffico viene temporaneamente bloccato utilizzando 2 o 3 pattuglie di Polizia come "safety-car"

un mezzo del Gestore deve costantemente essere impiegato per la presegnalazione della coda

non è richiesta installazione di segnaletica mobile ulteriore rispetto a quella rappresentata nello schema e sono previsti cavalletti di sbarramento da posizionare a traffico fermo al termine del tratto di accumulo

i mezzi pesanti vengono accumulati sulle due corsie di transito in destra

il traffico leggero scorre sulla/e rimanenti corsie in sinistra in regime di velocità ridotto ed è assoggettato al "filtro" presente in corrispondenza della testata di blocco

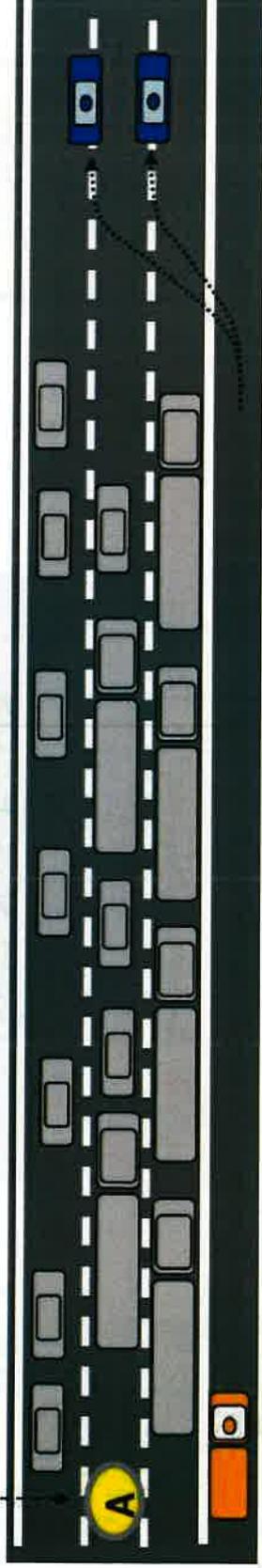
la posizione dei mezzi e del personale della Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa



Soluzione 2.b

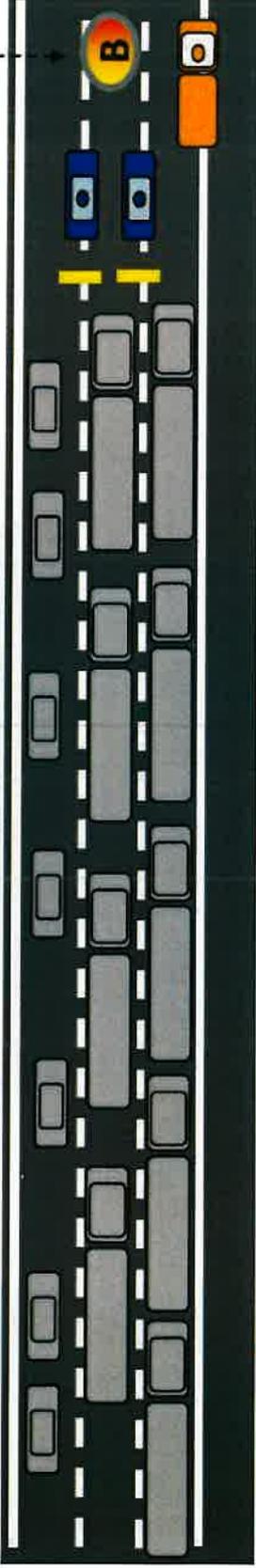
Intercettazione e rallentamento del traffico su carreggiate a 3 o più corsie

----- inizio tratto di accumulo



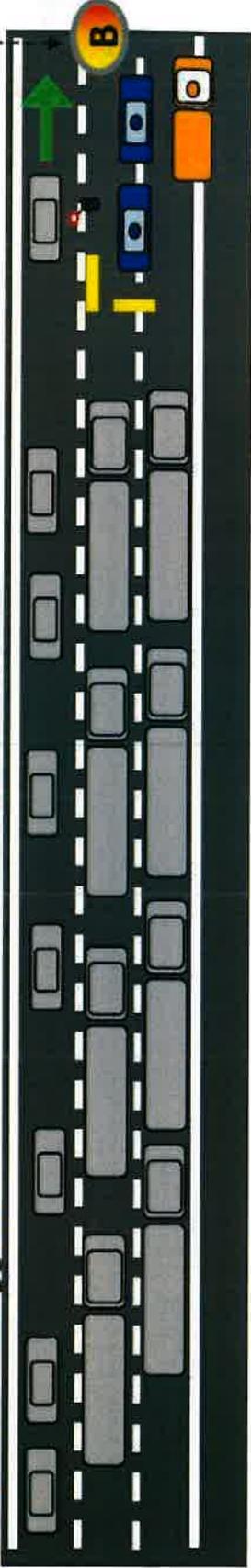
fermo del traffico

----- fine tratto di accumulo



rilascio veicoli leggeri

----- fine tratto di accumulo





Soluzione 3

prevede l'attuazione del fermo temporaneo con la chiusura di carreggiata e selezione del traffico nel punto di scambio

i mezzi pesanti sono accumulati sui margini destro e sinistro della carreggiata chiusa

la/le corsie centrali vengono riservate a spazio di manovra

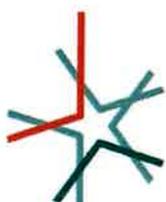
la segnaletica di avvicinamento è realizzata in analogia agli schemi rappresentati nella tavola 28 (carreggiata a due corsie) e tavola 33 (carreggiata a tre corsie) degli allegati al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 luglio 2002

la segnaletica di separazione dei sensi di marcia sulla carreggiata opposta è attuata con coni (con diradamento dei coni 1/24 m)

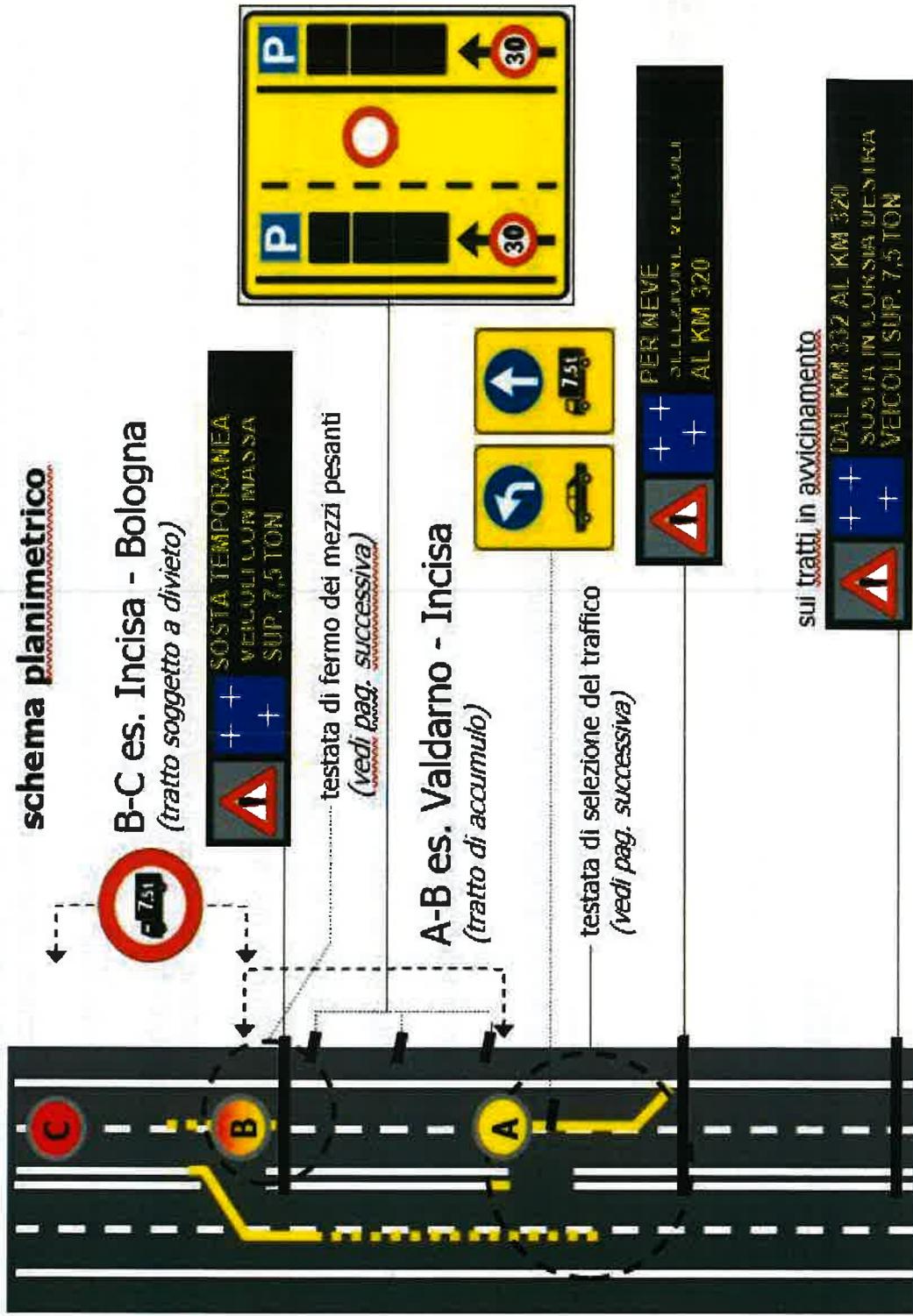
il decongestionamento dei tratti di accumulo avviene in analogia a quanto definito a pag. 24

i tratti in giallo negli schemi rappresentano restringimenti, deviazioni o delimitazioni di carreggiata attuate con coni opportunamente distanziati; i cartelli posti in evidenza rappresentano pertanto una integrazione della normale segnaletica di cantiere

la posizione dei mezzi e del personale della Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa

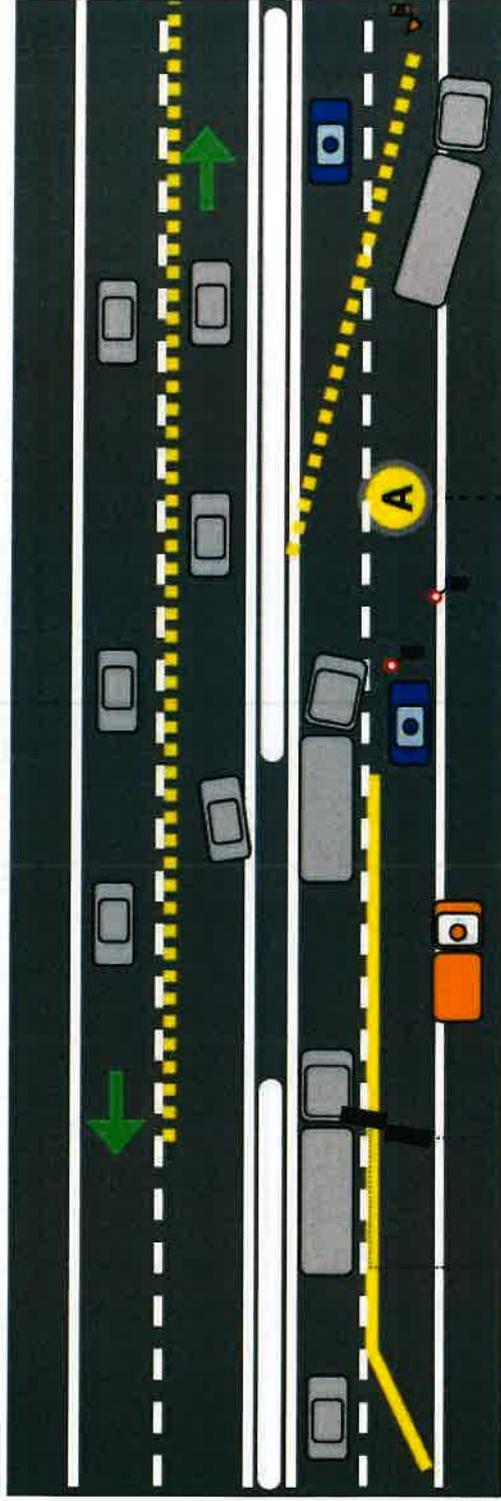


Soluzione 3





Soluzione 3



sostituiscono il secondo segnale di corsie chiuse (fig. II 411/c del Reg.) prima della zona di scambio, in tav. 28

..... inizio tratto di accumulo

testata di fermo dei mezzi pesanti
----- fine tratto di accumulo -----



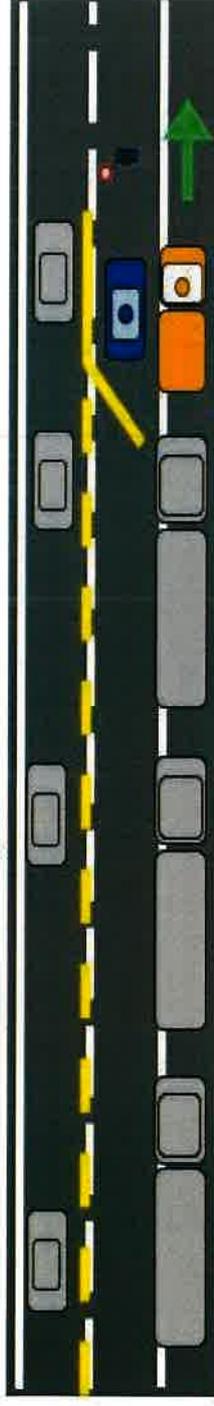
corsia destinata a spazio di manovra



modalità di decongestionamento del tratto di accumulo

1. rilascio di convoigli di 50/100 mezzi pesanti guidati da mezzo della viabilità

(il convoiglio viene rilasciato dalla Polizia Stradale e accompagnato dal mezzo della viabilità del concessionario fino al primo svincolo interessato dalla neve, dove è "preso in consegna", con funzione di eventuale apripista, da uno o più mezzi sgombraneve dedicati o da uno dei treni lame in normale rotazione)



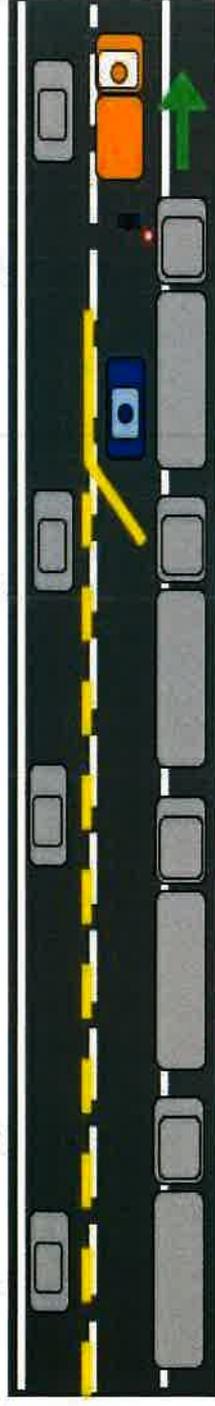
2. attraversamento del tratto critico con mezzo/i sgombraneve

(i mezzi sgombraneve di cui al punto 1. agganciano il convoiglio di mezzi pesanti direttamente nel punto di rilascio del tratto di accumulo; il rilascio dei mezzi pesanti avviene sempre sotto il controllo della Polizia Stradale)



3. rilascio cadenzato di piccoli convoigli di mezzi pesanti senza scorta

(possibile nei casi in cui, pur in presenza di codice rosso, siano riscontrabili le seguenti condizioni: tracciato da attraversare con pendenze longitudinali non critiche; fondo stradale ben trattato con cloruri e azione continua dei treni lame; previsioni meteo a breve termine stabili o in temporaneo miglioramento; condizione effettiva di buona percorribilità delle carreggiate riscontrata dal personale operativo di tratta)





Prescrizioni/raccomandazioni per l'attuazione degli schemi segnaletici di cui alle pagine precedenti

SOLUZIONE 1.a) e 1.b)

- Dovrà essere verificata con continuità la coerenza dei messaggi inviati con i pannelli a messaggio variabile con la gestione della circolazione che si intende attuare sul tratto di strada interessato al fenomeno nevoso.
- Nel sistema segnaletico in approccio alla testata, che dovrà essere analogo a quello previsto nella tav. 16 del D. M. 10/07/2002 - Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo - il primo segnale "lavori" deve essere sostituito con il segnale composito di "altri pericoli", del tipo di Fig. II 391/a, di cui al detto D.M., con pannello integrativo mod. II 6/h del DPR 495/92.
- La lunghezza del tratto di accumulo deve essere opportunamente adeguata, per garantire il contenimento del numero di veicoli in arrivo, in funzione del decongestionamento previsto.
- Verificare che la corsia destinata a spazio di manovra abbia larghezza sufficiente per consentire il transito dei veicoli cui è destinata.
- Dovrà essere attentamente studiata la collocazione dei coni di delimitazione, in particolare nelle testate, in modo da non determinare incertezze negli utenti e non superare il modulo di 24 mt nella delimitazione del tratto di accumulo. Nella collocazione dei segnali "integrativi" si dovrà curare che gli stessi siano opportunamente distanziati fra loro in modo da non comprometterne l'avvistamento.



SOLUZIONE 1.c), 1.d) e 1.e)

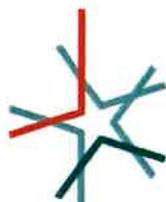
- Valgono le stesse osservazioni sub 1.a), salvo il riferimento alla tavola 20 del citato D.M., in luogo della tavola 16.
- Valutare l'opportunità di imporre un limite massimo di velocità più alto di quello indicato, sul tratto a due corsie, dove presente, per i veicoli leggeri.

SOLUZIONE 2.a) e 2.b)

- Valgono le considerazioni già svolte per i pannelli a messaggio variabile sub 1.a).
- Valutare l'opportunità di mantenere il limite massimo di velocità a 40km/h, dal momento che si tratta di una soluzione con traffico pilotato.
- E' essenziale che il veicolo a protezione della coda sia correttamente posizionato ed equipaggiato.

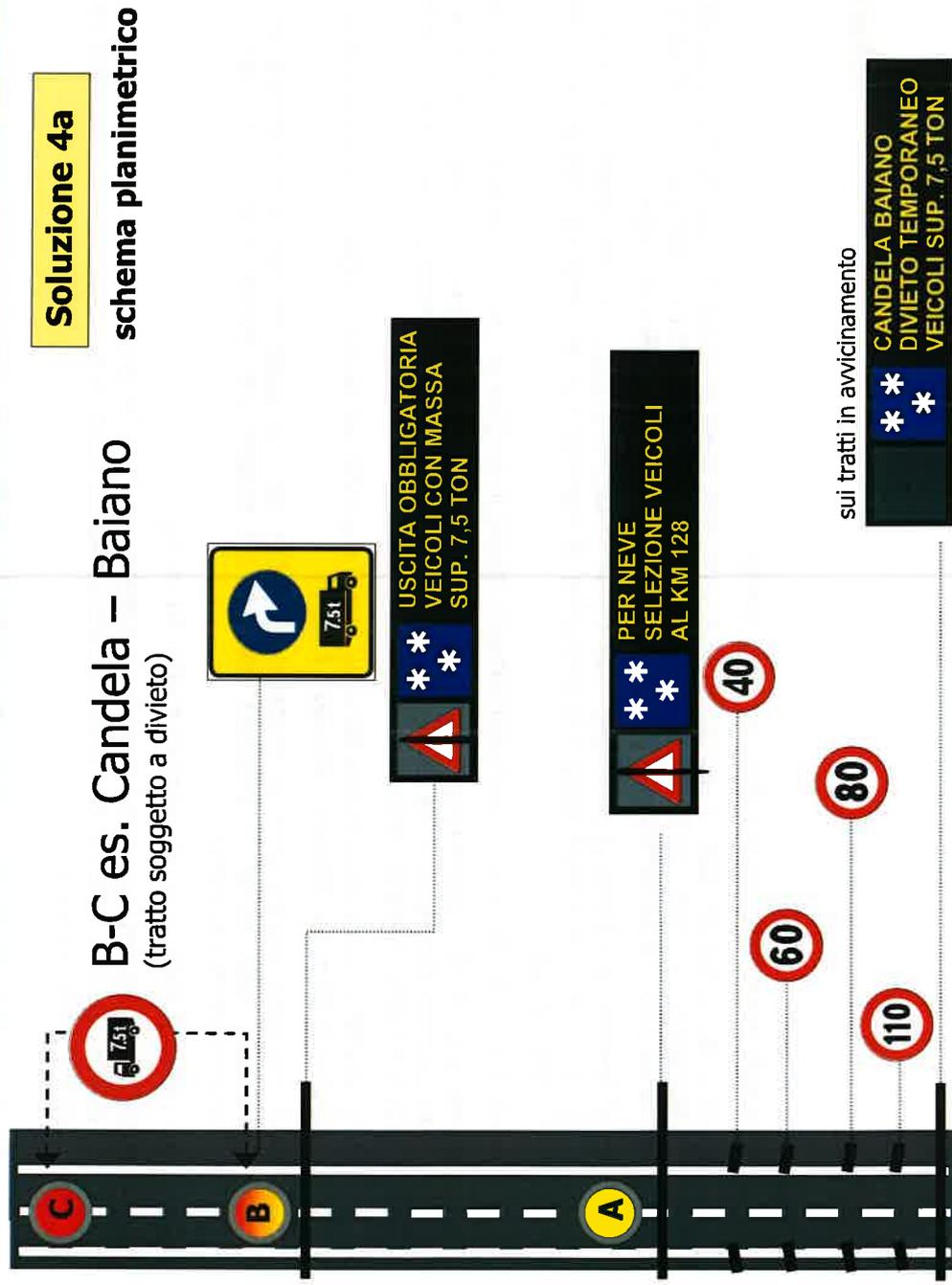
SOLUZIONE 3)

- Si osserva che la soluzione 3, anche se formalmente corretta, appare di più complessa gestione, anche per il maggior numero di operatori coinvolti. Ciò posto:
- Valgono le considerazioni già svolte per i pannelli a messaggio variabile e quelle generali già svolte per la soluzione sub 1.a e la segnaletica sul tratto di avvicinamento sarà del tipo di quella rappresentata nella tavola 28 o 33 del D.M. citato, secondo i casi.



Soluzione 4

- * valida per le autostrade a due, tre o più corsie
- * prevede la comunicazione al pubblico mediante PMV della deviazione in uscita dei mezzi pesanti ed il segnalamento della graduale limitazione della velocità massima consentita, per ottenere un'unica corsia sulla decelerazione da cui reimmettere i veicoli leggeri sulla carreggiata
- * al termine del tratto di riduzione sulla corsia di decelerazione, i mezzi pesanti vengono invitati ad uscire, dando ai veicoli leggeri la possibilità di riprendere la carreggiata, utilizzando la pattuglie di Polizia Stradale
- * un mezzo del Gestore deve costantemente essere impiegato per la presegnalazione della coda.
- * Nel caso di allungamento sostanziale della coda il Gestore e la Polizia Stradale valutano la possibilità di attivare l'apertura della corsia di sorpasso per i soli veicoli leggeri. Tale attivazione prevede il presidio di un secondo mezzo della Polizia Stradale
- * Il secondo mezzo della Polizia Stradale, con il supporto del Gestore vigilerà sul divieto di utilizzo della corsia di sorpasso da parte dei mezzi pesanti.
- * E' richiesta installazione di segnaletica mobile tale da poter attivare o disattivare prontamente l'utilizzo della corsia di sorpasso per i veicoli leggeri solo esclusivamente in caso di code sul restringimento di corsie
- * i mezzi pesanti vengono sempre invitati ad uscire
- * il traffico leggero riprende il transito in carreggiata dopo l'incanalamento sulla corsia di decelerazione o (solo in caso code) anche proseguendo la marcia sulla corsia di sorpasso, presidiata dal secondo mezzo di Polizia Stradale
- * la posizione dei mezzi e del personale della Polizia Stradale e del Gestore è puramente indicativa

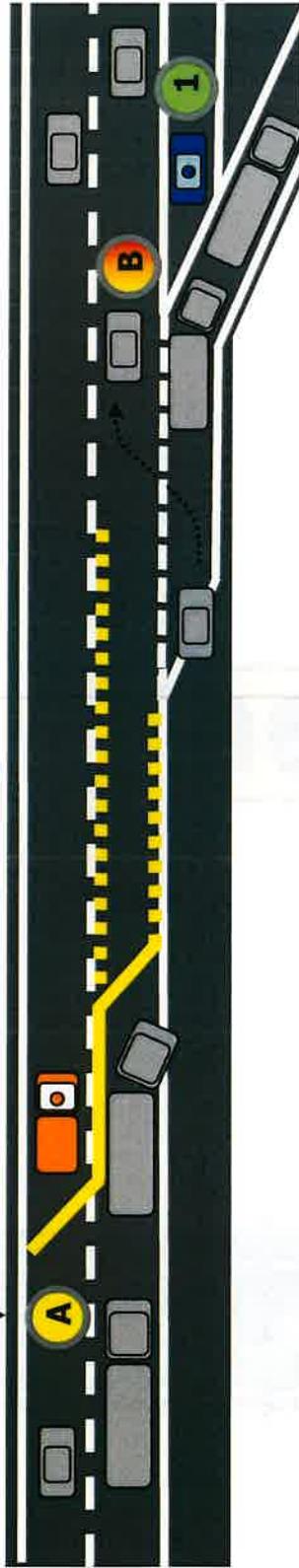




Soluzione 4a

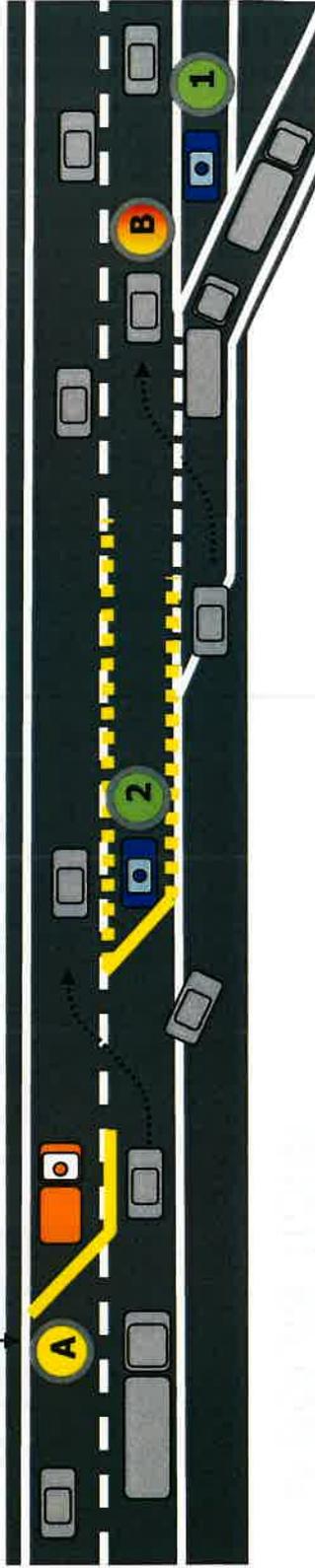
Segnaletica per deviazione mezzi pesanti su carreggiata a 2 corsie

----- inizio tratto di restringimento senza code



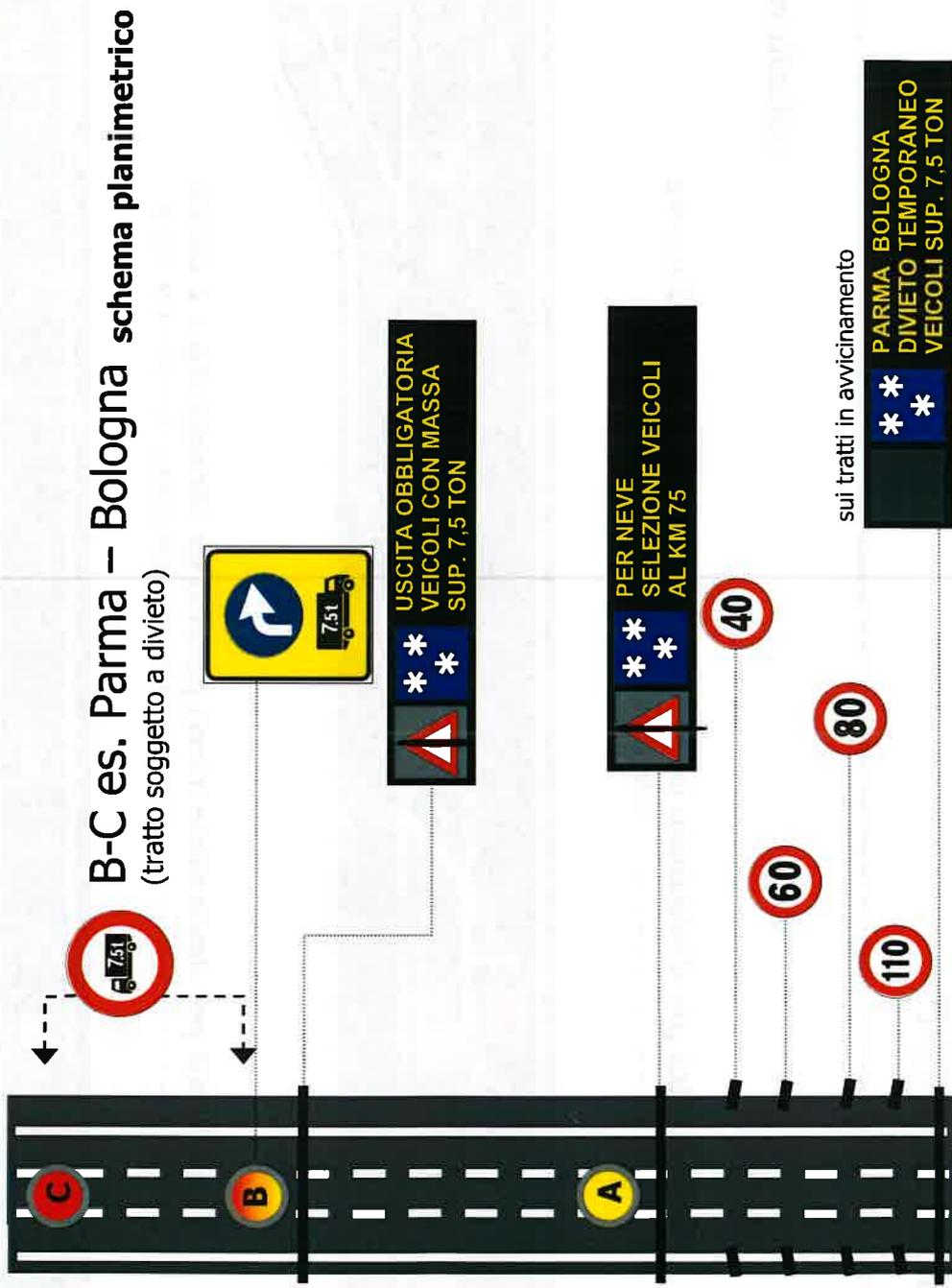
Segnaletica per deviazione mezzi pesanti su carreggiata a 2 corsie

----- inizio tratto di restringimento e selezione con code





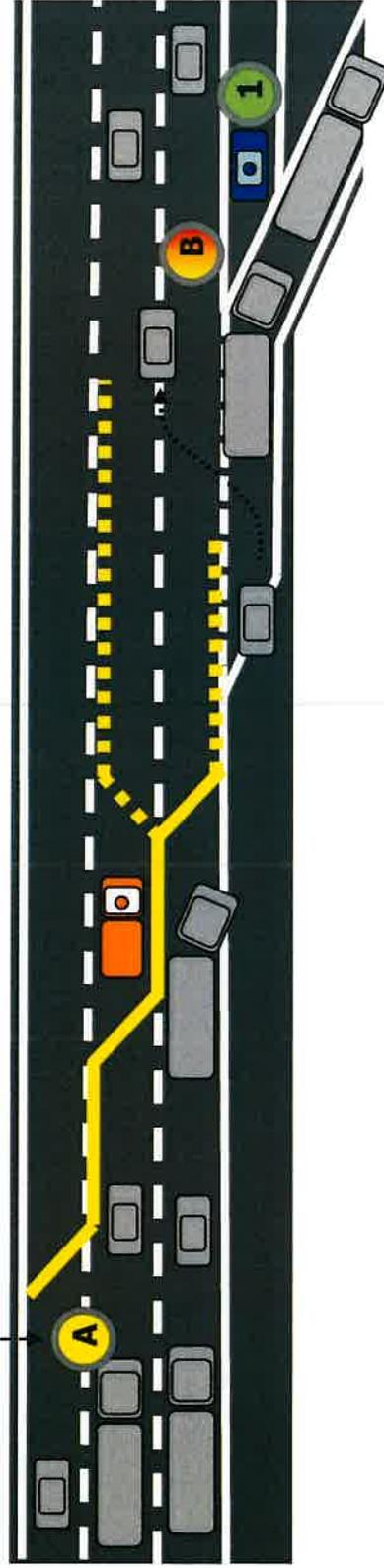
Soluzione 4b





Soluzione 4b

Segnaletica per deviazione mezzi pesanti su carreggiata a 3 o più corsie
----- inizio tratto di restringimento senza code



Segnaletica per deviazione mezzi pesanti su carreggiata a 3 o più corsie
----- inizio tratto di restringimento e selezione con code





ALLEGATO 3

Protocollo operativo con le Società interconnesse

----- Ns. Rif. protocollo TANA/NA/2024/0002049/EU
29/10/2024 -----

Tangenziale di Napoli s.p.a.



Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia SpA

OTE/EPA/AI/cz

Spett.le
Autostrade per l'Italia S.p.A.
Direzione 6° Tronco Cassino
Via Ausonia km. 3,5 - C.P. 64
03043 Cassino (FR)
autostradeperitaliad6cassino@pec.autostrade.it

Spett.le
ANAS S.p.A.
Compartimento per la Campania
Via J.F. Kennedy, 23
80125 Napoli
anas.compania@postacert.stradeanas.it

OGGETTO: Viabilità invernale 2024-2025
Definizione accordi tra Società Concessionarie ed Ente Gestore di Viabilità - Ordinaria.

In riferimento all'oggetto, facendo seguito ai colloqui intercorsi, Vi chiediamo conferma di quanto convenuto nel verbale sottoscritto in data 09/10/2012.

Come da intese, salvo eventuali Vs. integrazioni, quanto convenuto, sarà integralmente recepito nel "Piano di gestione delle operazioni invernali 2024 - 2025".

In particolare si ribadisce che qualora le condizioni meteo determinassero la necessità di procedere all'attivazione di provvedimenti restrittivi alla circolazione autostradale, verranno attivate le procedure previste nelle "Linee Guida per la Gestione delle Operazioni Invernali" sulle tratte di competenza, in corrispondenza delle interconnessioni autostradali con la viabilità ordinaria.

Distinti saluti.

All. c.s.

Tangenziale di Napoli S.p.A.
Operations, Tecnica ed Esercizio
Antonio Iannaccone



Sede e Direz.: 80126 NAPOLI - Via Cintia - Svincolo Fuorigrotta
Tel. PBX 081.7254111 - FAX 081.5625793 - Cap. Soc. € 108.077.490,00
P.IVA 01368900633 - C.F. e Registro Imprese Napoli 01513210581
R.E.A. n. 246174/66



VIABILITA' INVERNALE 2018 / 2019

Al fini della gestione delle modalità operative per la realizzazione degli interventi legati alle "operazioni Invernali" in corrispondenza delle interconnessioni autostradali con la viabilità ordinaria gestita da ANAS le seguenti parti:

ANAS – Compartimento della viabilità per la Campania (Ing. N. Prisco)

DT6 – Casino Autostrade per l'Italia (Ing. C. Ivoli)

Tangenziale di Napoli (Ing. R. Rigacci)

Autostrade Meridionali (Dott. G. Barrei)

Nonno valutato che non sussistono elementi che suggeriscano di variare le modalità operative già concordate con il verbale di riunione del 05/10/2012 che si intendono quindi, con la sottoscrizione del presente verbale, prorogata per la stagione invernale 2018/2019 e per i successivi anni fino a variazione da apportare al presente verbale mediante sottoscrizione di specifico addendum.

Si riporta in allegato il verbale di riunione del 05/10/2012

Autostrade Meridionali S.p.A.
E. Barrei


TANGENZIALE DI NAPOLI S.P.A.
R. Rigacci


AUTOSTRADE per l'Italia S.p.A.
C. Ivoli


Coordinamento Territoriale
N. Prisco


Tangenziale di Napoli s.p.a.



Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia SpA

TANA/NA/03.11.20/0001815REU



000311200001915000

Spett.le
Autostrade per l'Italia S.p.A.
Direzione 6° Tronco Cassino
Via Ausonia km. 3,5 - C.P. 64
03043 Cassino (FR)
autostradeneritalia@pec.autostrade.it

OTI/TRM/EC/cz

SAM/NA/03.11.20/0006662/EE



030311200006662000

Spett.le
Autostrade Meridionali S.p.A.
Via G. Porzio, 4 Isola A/7
80143 Napoli
protocollo@pec.autostradameridionali.it

Napoli
Prot.

Spett.le
ANAS S.p.A.
Compartimento per la Campania
Via J.F. Kennedy, 23
80125 Napoli
anas.compania@postacert.stradeanas.it

OGGETTO: Viabilità Invernale 2020-2021
Definizione accordi tra Società Concessionaria ed Ente Gestore di Viabilità - Ordinaria.

In riferimento all'oggetto, facendo seguito ai colloqui intercorsi, Vi chiediamo conferma di quanto convenuto nel verbale sottoscritto in data 09/10/2012 che si allega in copia.

Come da intese, salvo eventuali Vs. integrazioni, quanto convenuto, sarà integralmente recepito nel "Piano di gestione delle operazioni Invernali 2020 - 2021".

In particolare si ribadisce che qualora le condizioni meteo determinassero la necessità di procedere all'attivazione di provvedimenti restrittivi alla circolazione autostradale, verranno attivate le procedure previste nelle "Linee Guida per la Gestione delle Operazioni Invernali" sulle tratte di competenza, in corrispondenza delle interconnessioni autostradali con la viabilità ordinaria.

Distinti saluti.

AL C.C.

TSPV
PR AD OTI LS CGGR&C

Tangenziale di Napoli S.p.A.
(*Francesca Console*)

Sede e Direzione: 80143 NAPOLI - Via G. Porzio, 4 - C.D. Isola A/7
Tel. PEX 081.7254111 - FAX 081.5825793 - Cap. Soc. € 108.077.490,00
P.IVA 01368800833 - C.F. e Registro Imprese Napoli 01513210581
R.E.A. n. 246174/06



VERBALE DI RIUNIONE DEL 09/10/2012

Oggetto: Viabilità Invernale 2012-2013

Definizione accordi tra Società Concessionaria ed Ente Gestore viabilità ordinaria.

Il giorno 09 ottobre 2012 alle ore 10,30, a seguito di invito formale, sono convenuti presso gli uffici di Direzione della Tangenziale di Napoli S.p.A. i sigg.:

- per la Società Tangenziale di Napoli p.A. geom. Costanza Zaccaria
- per la Società ASSTI p.A.: geom. Bruno Garuti;
dott. Leonardo Zappardo
- per la Società Autostrade Meridionali p.A. geom. Michele Grande
- per Anas S.p.A. - Compartimento di Napoli geom. Luigi Sorrento

Scopo della riunione, risulta essere la verifica delle modalità operative per la realizzazione degli interventi legati alle "operazioni invernali" in corrispondenza delle interconnessioni autorotabili con la viabilità ordinaria gestita da ANAS.

Dopo una attenta verifica delle attività connesse alle gestioni delle operazioni invernali, si è convenuto quanto segue:

1. per quanto attiene lo scambio delle informazioni, si concorda che in funzione dei bollettini meteo emessi ed in virtù dell'evoluzione delle condizioni meteorologiche, le Società Concessionarie di concerto con il Gestore della viabilità ordinaria (ANAS) e la Polizia Stradale, valutarono congiuntamente, "il codice di allerta neve" al fine di provvedere, ognuno per le proprie competenze, ad adottare i provvedimenti conseguenziali per assicurare adeguate azioni di coordinamento e di informazione interna con il COA-COV ed esterna verso l'utenza.



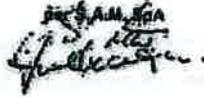
3 sulla rampa di innesto fra la viabilità comunale e FAJ Na-Sa, direzione Napoli
(lettere H, I e L);

Da parte sua, ANAS SpA, invece, avrà in carico i servizi invernali sulla corsia di
immissione dalla via Fra Generoso all'AJ Sa-Ric direzione Sud (lettere B e C) e sui tre
rami di svicolo che collegano la rampa bifrazionale curvilinea di svicolo con la viabilità
ordinaria (lettere D, F e G).

Per ciò che concerne i protocolli operativi ed i flussi informativi si invia ai Piani Nava
redatti dalle rispettive Società.

ANAS SpA


Visto: Il Capo Compartimento
(Dott. Ing. V. Marsi)

ANAS SpA


Visto: Il Coordinatore Area Tecnica
(Dott. Arch. Antonio Iannone)





ANAS SpA
Ufficio per l'Autostrada Sa-Rc

AUTOSTRADE
MERIDIONALI

VERBALE DI RIUNIONE OPERATIVA
ANAS SpA Ufficio Autostrada Sa-Rc - S.A.M. SpA

Oggetto: Autostrada A3 Napoli - Pompei - Salerno - Reggio Calabria
Visibilità invernale 2014-2016
Definizione accordi tra la S.A.M. SpA e l'ANAS SpA Ufficio
per l'Autostrada A3 Sa-Rc

L'anno duemilacinquecento, il giorno ventidue del mese di dicembre (22/12/2015), in Salerno alla Via Marianno, 6 presso gli Uffici Anas dell'Autostrada A3 Sa-Rc, presi accordi per le vie brevi, sono convenuti:

- Ing. Nicola PICARIELLO, Dirigente Area Tecnica Esercizio dell'Anas SpA;
- Ing. Luciano UGUORO, Capo Sezione Anas Sa e Direttore C.M. Salerno;
- Ing. Luigi VASTOLA, Responsabile U.O. Manutenzione della S.A.M.;
- Geom. Michele GRANDE, Responsabile U.O. Traffico della S.A.M.;

Oggetto dell'incontro è la definizione delle competenze operative in caso di necessità di espletamento di servizi invernali (neve) sulla sinicola di Salerno Centro dell'AS, costituente la camera di collegamento tra la tratta Napoli-Pompei-Salerno (in gestione alla Società Autostrade Meridionali SpA) e la seguente Salerno-Reggio Calabria (in gestione ad Anas SpA).

Con riferimento al grafico allegato si concorda che la SAM provvederà al servizio spargisale/spazzineve lungo:

1. la rampa di decelerazione in uscita a Salerno per il traffico proveniente da Vietri sul Mare (tratta A);
2. sulla rampa bidirezionale dello svincolo di Salerno che collega l'AS Na-Sa con la via Fra Genovese, inizialmente alla corsia verso la visibilità comunale suddetta (tratta C e E);

2. Durante la gestione dell'evento, qualora le condizioni meteo determinassero la necessità di procedere all'attivazione di provvedimenti restrittivi alla circolazione stradale, preventivamente i Responsabili di Esercizio della Società Concessionaria e dell'Ente Gestore della Viabilità ordinaria (ANAS) e della Polizia Stradale, concorderanno le iniziative congiunte da intraprendere attivando le procedure previste nella "Linea Guida per la Gestione delle Operazioni Invernali" nelle parti di competenza.

Il presente verbale, condiviso nella forma e nei contenuti dai Responsabili di Esercizio, viene letto, confermato e sottoscritto dai convenuti.

Società Tangenziale di Napoli p.A. - geom. Cesare Zappalà

Società ASF p.A. - geom. Bruno Gennaro

geom. Lorenzo Zappalà

Società Autostrade Meridionali p.A. - geom. Michele Grande

ANAS SpA - Compartimento di Napoli - geom. Luigi Ferraro



ALLEGATO 4

Piano coordinamento di intervento in caso di nevicate rilevanti su tratti stradali e autostradali in ambito provinciale



Prefettura di Napoli

Protezione civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico

PIANO OPERATIVO PER LA GESTIONE COORDINATA DELLE EMERGENZE IN MATERIA DI VIABILITÀ CONNESSE AL RISCHIO NEVE



REDATTO CON IL CONTRIBUTO DEL COMITATO OPERATIVO VIABILITÀ

Edizione 2022 - 2023



Al Prefetto di Napoli

VISTO l'art 9 del D.lgs. 2 gennaio 2018, n.1 "Codice della Protezione Civile";

VISTE le Direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27/02/2004 e del 3/12/2008 sugli indirizzi operativi per il sistema di allertamento e la gestione delle emergenze;

VISTO il Decreto 27 gennaio 2005, adottato di concerto tra il Ministro dell'Interno e il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, come modificato dal DM 15 novembre 2011, con il quale è stato istituito il Centro Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità;

VISTA la circolare del Ministero dell'Interno n.300.E/C.D/33/242 del 18 febbraio 2005, recante disposizioni circa le iniziative di coordinamento nazionale in materia di viabilità veicolare e la costituzione del Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità;

VISTA la circolare del Ministero dell'Interno prot. M/29142/20 dell'11 novembre 2010 di integrazione degli indirizzi forniti con la circolare sopracitata;

VISTO il Piano operativo per la gestione coordinata delle emergenze in materia di viabilità connesse al rischio neve sui tratti stradali e autostradali in ambito metropolitano (A1, A16, A30, A56, Tangenziale di Napoli zona collinare), Edizione 2018-2019, approvato con decreto prefettizio n.318297 del 29.11.2018, aggiornato da ultimo con decreto prefettizio del 7 gennaio 2021;

RITENUTO di dover aggiornare il predetto documento anche alla luce della circolare n. 3/000012513.U82021 del 7 dicembre 2021 del Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Direzione Centrale per la Polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato, concernente la pianificazione delle emergenze per la stagione invernale 2022/2023;

DATO ATTO che i componenti del Comitato Operativo per la Viabilità operante presso questa Prefettura, esteso a tutti gli enti e amministrazioni interessate, a seguito della riunione del 30 novembre scorso, hanno condiviso gli aggiornamenti al Piano proposti da ciascun componente per la stagione invernale 2022 - 2023;

DECRETA

per le esigenze in premessa riportate, è aggiornato il Piano operativo per la gestione coordinata delle emergenze in materia di viabilità connesse al rischio neve - ed. 2022/2023.

Il presente decreto, unitamente al Piano aggiornato, viene trasmesso ai componenti del Comitato Operativo Viabilità operante presso questa Prefettura e a tutte le amministrazioni e gli enti competenti, incaricati, altresì dell'esecuzione dello stesso, nonché a Viabilità Italia.

Il presente decreto, unitamente al Piano aggiornato, viene pubblicato sul sito web di questa Prefettura.

Napoli, data del protocollo

IL PREFETTO
(Palomba)

Prefettura Napoli - Area V Staff 1 - Prot. Interno N. 0405759 del 27/12/2022

INDICE

COMPOSIZIONE DEL COMITATO OPERATIVO PER LA VIABILITA'	Pag. 4
1- PREMESSA E FINALITA'	Pag. 5
2- SVILUPPO DELL'EVENTO	Pag. 7
3- FASI DELL'EVENTO E PROCEDURE OPERATIVE	Pag. 10
3.1- FASE DI ATTENZIONE	Pag. 11
3.2- FASE DI ALLERTA	Pag. 13
3.3- CRISI E ITINERARI ALTERNATIVI	Pag. 17
3.4- FASE DI EMERGENZA	Pag. 22
4- GENERI DI PRIMA NECESSITÀ IN CASO DI BLOCCO	Pag. 25
5- ASSISTENZA SANITARIA	Pag. 25

ALLEGATI

- ALLEGATO 1: ELENCO AREE DI SERVIZIO
- ALLEGATO 2: PLANIMETRIE AREE DI STOCCAGGIO PER ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI
- ALLEGATO 3: DISLOCAZIONE DELLE FORZE DELL'ORDINE - PRESIDIO ALLE STAZIONI
AUTOSTRADALI
- ALLEGATO 4: SCHEMA DEI PUNTI DI FILTRAGGIO E FILTRI SUPPLEMENTARI
- ALLEGATO 5: DETTAGLIO DELLE AUTOSTRADE E DELLE STRADE EXTRAURBANE CHE
ATTRAVERSANO IL TERRITORIO METROPOLITANO
- ALLEGATO 6: ELENCO CONTATTI

Comitato Operativo per la Viabilità presso la Prefettura di Napoli :

Coordinatore Comitato Operativo Viabilità (COV) :

Prefettura di Napoli, dirigente dell'Area V, Staff1

Componenti :

Dirigente Sezione Polizia Stradale di Napoli;

Comando Provinciale Carabinieri di Napoli;

Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Napoli.

Comitato Operativo Viabilità in composizione allargata :

Centro Operativo Autostradale di Napoli;

Comando Provinciale Guardia di Finanza di Napoli;

Regione Campania Direzione Generale Lavori Pubblici e la Protezione Civile;

Città Metropolitana di Napoli;

Questura di Napoli;

ANAS. Struttura Territoriale Campania;

Salerno Pompei Napoli Spa – Autostrada A3 ;

Autostrade per l'Italia Direzione 6° Tronco Cassino;

Tangenziale di Napoli Spa;

Comune di Napoli, Comando di Polizia Locale e Protezione Civile;

Capitaneria di Porto di Napoli;

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale;

Referente Sanitario Regionale – 118;

Interporto Campano Spa.

1. PREMESSA E FINALITA'

Il presente Piano si pone l'obiettivo di definire, pianificare e coordinare le iniziative da adottare per la gestione delle situazioni di crisi durante la stagione invernale lungo le arterie stradali, autostradali e di viabilità ordinaria correlate, ricadenti in questa area metropolitana. Il fine è quello di garantire una circolazione ordinata e sicura, ed interventi immediati in caso di crisi del traffico o di gravi sinistri stradali connessi alle precipitazioni nevose che comportino blocchi della circolazione veicolare.

La procedura in parola è, quindi, volta a garantire l'attuazione di idonee misure preventive e di intervento, nonché percorsi alternativi, in conformità agli indirizzi definiti da Viabilità Italia, al fine di affrontare l'emergenza, fin dal primo insorgere.

Il fenomeno delle precipitazioni nevose si manifesta con maggior rilevanza in corrispondenza dei tratti appenninici, ove molteplici problematiche sono imputabili anche alla conformazione orografica ed alle conseguenti caratteristiche del tracciato delle arterie stradali. Tuttavia, alla luce dei recenti mutamenti climatici, precipitazioni nevose di una certa intensità si sono verificate anche a quote minori ed in zone collinari della Città Metropolitana di Napoli.

Una accurata osservazione del territorio ha consentito di disegnare preventivamente lo scenario del rischio neve che potrebbe, al suo verificarsi, generare forte pregiudizio per la viabilità. Analogamente è stata condotta un'analisi sui flussi di traffico e sui punti sensibili ove sono prevedibili criticità connesse alla circolazione stradale.

Il presente Piano operativo viene partecipato a tutti gli organi istituzionali a livello metropolitano, aventi competenza in materia di pianificazione e gestione delle fasi dell'emergenza (Organi di Polizia, Regione, Città Metropolitana, Comune, Vigili del Fuoco, ANAS e altri Enti gestori della rete stradale e autostradale, Servizio 118), per le conseguenti intese e raccordi, atteso che importanti crisi del traffico, per gravi eventi di origine diversa, potrebbero produrre situazioni emergenziali tali da richiedere, per il loro superamento, il coinvolgimento di tutti gli enti e amministrazioni.

Resta fermo che il presente documento rappresenta uno strumento flessibile, da implementare e/o rimodulare in caso di circostanze particolari, nello spirito di sussidiarietà e collaborazione dei soggetti che vi partecipano. E' necessario, inoltre, richiamare i Piani Emergenza Neve adottati dagli Enti proprietari e concessionari, che forniscono informazioni utili sulle azioni, sulle procedure operative e sulle risorse disponibili sul territorio, e che fanno parte integrante del presente Piano.

In questo contesto, ruolo di fondamentale importanza è rivestito anche dalle Società Concessionarie della viabilità autostradale.

In particolare, la Direzione del 6° Tronco della Società Autostrade per l'Italia, con sede in Cassino, è responsabile della gestione dei tratti ubicati sulle autostrade A1, A30 e A16, insistenti nell'area metropolitana di Napoli e nelle province di Caserta, Salerno e Avellino, su cui operano pattuglie

dipendenti dalla Sezione della Polizia Stradale di Napoli - Sottosezione Polizia Stradale di Napoli Nord, oltre che dipendenti dalle Sezioni di Avellino e di Caserta e UU.OO.DD.

Inoltre, particolari criticità potrebbero verificarsi sulla A56 -Tangenziale di Napoli zona collinare su cui operano pattuglie dipendenti dalla Sezione Polizia Stradale di Napoli- Sottosezione di Fuorigrotta.

Infine, sulla A/3, la cui gestione è affidata alla competenza di Salerno Pompei Napoli spa, potrebbero verificarsi, seppure in maniera marginale ed eccezionale, precipitazioni nevose sul tratto appenninico della A3, in corrispondenza del tratto Scafati-Salerno, nell'ambito della provincia di Salerno, con possibili ripercussioni in questo ambito metropolitano, ed in particolare sul Tratto A3 e sulla viabilità ordinaria.

Si precisa che sui tratti autostradali interessati operano le pattuglie coordinate dal Centro Operativo Autostradale di Napoli (COA) e dipendenti dal Compartimento della Polizia Stradale Campania Basilicata.

Il coordinamento delle misure operative ed informative che persegue il presente piano passa attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- individuazione sul territorio delle aree più esposte al rischio di crisi per neve dove rendere prioritaria l'attuazione di misure coordinate di intervento;
- individuazione di terminologie univoche per la codificazione delle diverse fasi delle "emergenze neve";
- definizione di una procedura condivisa di comunicazione tra Polizia Stradale, Concessionarie, nonché tra queste e gli altri Enti ed Istituzioni coinvolti nella gestione di possibili emergenze correlate alle precipitazioni nevose;
- armonizzazione ed ottimizzazione dei modelli di informazione all'utenza;
- omogeneizzazione e coordinamento degli eventuali provvedimenti di regolazione della circolazione (dirottamenti su itinerari alternativi; azioni di filtraggio dinamico/fermo temporaneo dei mezzi pesanti, ecc.).

Un punto fondamentale riveste, quindi, lo scambio delle informazioni tra i diversi Enti secondo un "codice colore" che indichi con esattezza lo stato o livello di criticità della circolazione e che possa essere riconosciuto ed utilizzato da tutti i destinatari.

In quest'ottica, è stato richiamato il "Codice di allerta neve" definito da A.I.S.C.A.T., e condiviso dal Ministero dell'Interno, con la corrispondente classificazione delle diverse fasi dell'emergenza e i relativi interventi tecnici da realizzare in sede autostradale.

Il COA, in base all'evoluzione della precipitazione nevosa e alle condizioni di traffico, diramerà a mezzo p.e.c. o mail, e prima ancora con messaggio telefonico, le relative comunicazioni dello stato di

criticità in caso di neve, contenente i codici A.I.S.C.A.T., agli Enti e alle Istituzioni territorialmente competenti (Prefettura di Napoli e le Prefetture delle altre province interessate dalla previsione di neve, Autorità Marittima, Polizia di Frontiera, Autorità Portuale e Polizia Locale dei Comuni coinvolti), che quindi saranno costantemente aggiornate al variare del codice di allerta neve o dell'estensione delle tratte autostradali soggette alla precipitazione.

Inoltre, a seconda della propria competenza, ciascun Ente fornirà informazioni di riscontro in ordine alla situazione reale sul territorio ed ai risultati dell'attività intrapresa in modo da offrire al C.O.V. il più ampio quadro possibile. In particolare, al fine di consentire l'adozione di ogni necessaria decisione operativa, dovrà informare gli organismi interessati:

- della natura ed entità dell'evento, nonché della stima delle code o incolonnamenti dei veicoli già formatesi;
- delle necessità di primo intervento (mezzi di soccorso meccanico, assistenza sanitaria, Vigili del Fuoco, squadre di manutenzione dell'Ente proprietario della strada ecc.);
- dell'intervento di enti specifici (ASL, 118, Protezione Civile ecc).

Questo scambio di notizie, proveniente dai diversi organismi già in azione sul territorio, permetterà poi alla Prefettura, cui spetta il coordinamento delle forze statali impegnate nell'emergenza, di valutare, unitamente alle altre Forze di Polizia e gli altri enti interessati, ulteriori modalità di intervento tra tutti i soggetti coinvolti in base alle emergenze effettive ed attuali sul territorio.

Il contenuto della comunicazione sarà reso noto agli utenti autostradali, anche stranieri, tramite diffusione sui PMV (pannelli a messaggio variabile) in lingua italiana e inglese, C.C.I.S.S. (Centro di Coordinamento delle Informazioni sulla Sicurezza Stradale), Isoradio ed altri media di rilevanza nazionale, nonché attraverso organi di informazione locali.

2. SVILUPPO DELL'EVENTO

Sebbene l'intero territorio di questa area metropolitana sia raramente colpito da fenomeni nivologici, purtroppo, dall'esperienza degli ultimi anni, si è avuto modo di appurare che, in occasione di improvvise e/o imprevedute precipitazioni nevose, in concorrenza con interventi non tempestivi degli enti proprietari delle strade, si possono determinare blocchi prolungati della circolazione, con conseguenti gravi disagi per gli utenti delle strade e la necessità di provvedere all'assistenza soprattutto in presenza di persone anziane, bambini ed ammalati.

Attraverso il monitoraggio effettuato direttamente sui luoghi di crisi e/o attraverso i dati resi disponibili dalla Regione Campania DG 50.18 Lavori Pubblici e Protezione Civile – UOD 50.18.02 Centro Funzionale Multirischi e S.O.R.U. Sala Operativa Regionale Unificata di Protezione Civile, nonché degli Enti ed Amministrazioni dislocati sul territorio si delinea il quadro dell'area di crisi,

indicando, per ogni singola zona omogenea i dati nivometrici, le caratteristiche del manto nevoso, la presenza di vento o di fenomeni in atto.

Gli interventi saranno così organizzati:

- azioni ed interventi che assicurino i collegamenti con le strutture sanitarie;
- azioni ed interventi che assicurano transitabilità in sicurezza dei tratti di strade interessati dai flussi turistici religiosi o di altri tipo;
- azioni ed interventi che assicurano i collegamenti con le realtà lavorative.

Il sistema univoco e tempestivo di comunicazione, che consentirà a tutti i soggetti coinvolti nella gestione degli eventi di integrare e ottimizzare in maniera simultanea ed in tempo reale le azioni da intraprendere, consiste nell'utilizzo da parte di tutti i soggetti, dei "codici colore" di seguito esplicitati, come definiti da A.I.S.C.A.T. (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) e dal Ministero dell'interno:

CODICE ALLERTA NEVE	STATO DELL'EVENTO	TIPOLOGIA EVENTO	STATO DEI LUOGHI	CONTENUTO DELL'INFORMAZIONE ALL'UTENZA
ZERO O BIANCO	NON CRITICO	Sono previste precipitazioni nevose sul territorio provinciale.	Situazione della viabilità ancora normale	PREVISTA NEVE Svincolo inizio (o dopo svincolo inizio) Svincolo fine (o "CATENE A BORDO")
VERDE	POCO CRITICO	Le condizioni di viabilità sono perturbate dall'evento.	Ad evento in atto, la condizione di criticità della viabilità è gestibile con gli strumenti ordinari.	NEVE Svincolo inizio (o dopo svincolo inizio) Svincolo fine (o "CATENE A BORDO")
GIALLO	MEDIAMENTE CRITICO	Si aggravano le condizioni di criticità della viabilità.	Condizione della viabilità perturbata, ma ancora gestibile dagli organi di polizia e dagli enti gestori nonché dalle strutture operative di soccorso tecnico.	NEVE Svincolo inizio (o dopo svincolo inizio) Svincolo fine (o "CATENE A BORDO")

ROSSO	CRITICO	La circolazione è bloccata ma non si prevede che l'interruzione si protragga nel tempo ,tanto da suggerire deviazioni	La viabilità è gravemente condizionata e per fronteggiare la crisi è necessario il coinvolgimento di altri soggetti competenti a livello locale	NEVE INTENSA Dopo svincolo inizio (fino svincolo fine)
NERO	MOLTO CRITICO	La condizione di criticità non è risolvibile in tempi brevi ed è necessaria la deviazione dei flussi di traffico, oltre all'adozione di misure di assistenza	La situazione di criticità non è più gestibile con il coordinamento delle risorse locali	NEVE INTENSA Dopo svincolo inizio (o dopo svincolo fine) POSSIBILI BLOCCHI

In occasione di precipitazioni nevose la Direzione del VI Tronco della Società Autostrade per l'Italia S.p.A, l'ANAS., la Soc. Tangenziale di Napoli, la Società Salerno Pompei Napoli, la Città Metropolitana e il Comune di Napoli, ciascuno per quanto di propria competenza, procederanno all'immediata verifica e controllo degli effetti delle condizioni meteorologiche e della situazione del traffico sulle arterie.

Sulla base delle informazioni pervenute, e sentiti il COA di Napoli, la Sezione Polizia Stradale di Napoli ed il Comando Provinciale Carabinieri di Napoli, con riferimento alla codificazione dell'evento, la Prefettura tramite il Coordinatore del Comitato Operativo di Viabilità (C.O.V.) valuta l'opportunità, anche con anticipo rispetto al verificarsi degli eventi, di convocare il predetto Comitato, dandone comunicazione a Viabilità Italia. Contestualmente, la stessa Prefettura valuta l'opportunità di emanare un comunicato attraverso gli organi di stampa ed eventuali emittenti televisive, dando notizie circa le condizioni di viabilità sulle strade della provincia, integrato da eventuali indicazioni sull'evolversi della situazione meteorologica, sul comportamento da tenere da parte degli utenti della strada, nonché sugli itinerari alternativi per coloro che sono in viaggio nell'area interessata dalla crisi. L'adozione di iniziative riguardanti il territorio e conseguenti a ciascuna di dette fasi, verrà decisa dalla Prefettura in accordo con gli altri Enti, Comandi e Strutture operative interessati e saranno comunicate tramite un messaggio telefonico e/o telematico.

Per quanto riguarda specificamente l'autostrada, le procedure definite a livello nazionale perseguono, comunque, l'obiettivo di consentire, ove possibile e sempre in condizioni di sicurezza, il proseguimento della circolazione di tutti i veicoli, ricorrendo a blocchi o deviazioni di mezzi pesanti solo eccezionalmente.

3. FASI DELL'EVENTO E PROCEDURE OPERATIVE

Il presente piano diventa operativo nel momento in cui la Prefettura di Napoli trasmette il bollettino e/o avviso meteorologico regionale, emesso dal Centro Funzionale Multirischi della Regione Campania e diramato dalla Sala Operativa Regionale Unificata di Protezione Civile , con specifiche previsioni di precipitazioni nevose di particolare intensità, (già inviato ai Comuni dalla predetta Regione), agli Enti, ai Comandi delle Forze di Polizia ed alle strutture operative interessate.

Per ognuno dei cinque livelli o Codici di allerta sono stati individuati i compiti, i livelli di responsabilità, i tempi di impiego del personale e dei mezzi spazzaneve e spargisale per ogni Ente gestore, l'attivazione del volontariato, di aree di ricovero per i mezzi e centri di alloggio temporanei per le persone bloccate dagli eventi avversi.

Al fine di definire un ordine di priorità degli interventi per ogni singolo codice di allertamento, si identificano, come segue, le diverse fasi dell'evento:

- **ATTENZIONE**

- **ALLERTA**

- **CRISI**

- **EMERGENZA**

Per ciascuna delle fasi sopra indicate, e, in particolare, per quelle di crisi e di emergenza, è previsto dal presente piano il massimo collegamento e raccordo possibile tra la Prefettura di Napoli, le altre Prefetture delle provincie campane, per quanto attiene specialmente alle direttive da impartire per la omogeneizzazione dei provvedimenti prefettizi e per il monitoraggio delle attività di assistenza e di soccorso agli automobilisti. Tale collegamento sarà realizzato con ogni mezzo di comunicazione disponibile.

3.1. ATTENZIONE

ALLARME	AUTOSTRADA	C.O.A.	COMPARTIM. POLSTRADA	PREFETTURA	ENTI PROPRIETARI VIABILITA' ORD.	PROT. CIV. REGIONE ED ENTI LOCALI, VV.F., 118
CODICE BIANCO/ZERO	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni meteo -Predisposizione Informazione utenza -Verifica disponibilità risorse umane e strumentali -Predisposizione trattamento preventivo sede stradale 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni meteo -Intensificazione pattugliamento 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni meteo -Intensificazione pattugliamento 	<p>Diramazione bollettino condizioni meteo per neve</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni meteo -Predisposizione informazione utenza -Verifica disponibilità risorse umane e strumentali -Predisposizione trattamento preventivo sede stradale 	<p><i>(in questa fase non sono previste specifiche azioni di raccordo)</i></p>

ALLARME	AUTOSTRADA	C.O.A.	COMPARTIM. POLSTRADA	PREFETTURA	ENTI PROPRIETARI STRADE VIABILITA' ORD.	PROT. CIV. REGIONE ED ENTI LOCALI, VV.F., 118
CODICE VERDE	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni -Informazioni all'utenza Media/PMV -Salatura strada -Attivazione mezzi sgombraneve e dislocazione mezzi di soccorso meccanico -Verifica stato viabilità su tratte limitrofe ed alternative -Predisposizione mezzi e segnaletica per operazioni controllo traffico -Predisposizione generi di conforto nei punti di concentramento 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni con C.O.A. limitrofi -Pattuglie pronte segnalazione evento neve su Barra Luminosa Supplementare -Intervento prime turbative alla circolazione 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni meteo. -Allerta Reparti Dipendenti 	<p>Diramazione bollettino condizioni meteo per neve</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni meteo -Informazioni all'utenza -Salatura strade -Attivazione mezzi sgombraneve e dislocazione mezzi di soccorso meccanico -Verifica stato viabilità su tratte limitrofe ed alternative -Predisposizione mezzi e segnaletica per operazioni controllo traffico 	<p>Gli Enti locali interessati, in caso di blocco prolungato della circolazione stradale, curano la predisposizione di generi di conforto nei punti di concentramento da distribuire tramite associazioni locali. In caso di necessità, il Coordinatore del COV richiede alla Protezione civile regionale per il tramite della SORU l'attivazione di ulteriori Organizzazioni di volontariato di Protezione civile a supporto degli Enti locali interessati. Le Organizzazioni verranno attivate previa verifica della loro disponibilità con mezzi e attrezzature adeguate.</p>

Precursore: bollettino e/o avviso meteorologico che prevede possibili precipitazioni nevose di modesta entità.

La fase di attenzione è associata ai codici neve “ZERO” e **VERDE**

La fase di attenzione, che scatta quando la Prefettura trasmette il primo bollettino e/o avviso meteorologico per rischio neve di particolare intensità, emesso dal Centro Funzionale Multirischi della Regione Campania e diramato dalla Sala Operativa Regionale Unificata di Protezione Civile, comporta la sopraggiunta consapevolezza, da parte degli Enti, Comandi e strutture operative destinatarie dell’avviso, della situazione di maltempo in atto o preannunciata ed induce ad un costante monitoraggio degli avvenimenti meteorologici.

Tale comunicazione relativa agli avvisi meteorologici comporterà che gli Enti interessati procederanno alla ricognizione degli uomini e dei mezzi. In questa fase si instaurano costanti contatti telefonici, in particolare, tra i C.O.V. di Napoli e degli altri capoluoghi campani, la Polizia Stradale, gli enti proprietari e/o concessionari, l’Autorità Marittima, la Polizia di Frontiera, l’Autorità Portuale e il Comune di Napoli, atteso che l’evoluzione negativa può essere anche repentina e non deve trovare impreparato nessuno degli Enti e Comandi coinvolti.

Considerata la possibile criticità derivante dal transito dei mezzi pesanti sui tratti appenninici durante la nevicata - buona parte dei quali hanno origine o destinazione nel Porto di Napoli –dovrà essere attivato tra gli enti proprietari e/o concessionari, l’Autorità Marittima, la Polizia di Frontiera Marittima e l’Autorità Portuale di Napoli un canale di condivisione dell’informazione, che in questa fase riguarderà sostanzialmente l’aggiornamento delle previsioni meteorologiche che gli enti gestori della rete autostradale forniranno all’Autorità Marittima e all’Autorità Portuale, onde evitare eventuali problemi per la circolazione autostradale.

Nelle fasi antecedenti l’inizio della nevicata sui tratti appenninici, l’Autorità Marittima, la Polizia di Frontiera Marittima e l’Autorità Portuale attiveranno i propri canali informativi per limitare il traffico pesante diretto o proveniente dal Porto, mantenendo costantemente aggiornata la Prefettura di Napoli. Tale attivazione potrà avere luogo anche con consistente anticipo (24-48h), qualora le previsioni meteo prefigurino una precipitazione di entità rilevante.

Gli enti interessati in questa fase sono: Prefettura, Questura, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Stradale, Polizia di Frontiera Marittima, Autorità Marittima, Protezione Civile della Regione Campania, Città Metropolitana, Comuni e Polizie Locali, Vigili del Fuoco, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Centrale Operativa Servizio Emergenza Sanitaria “118”, Società Autostrade per l’Italia, Società Salerno Pompei Napoli, Società Tangenziale di Napoli, A.N.A.S..

3.2. ALLERTA

ALLARME	AUTOSTRADA	C.O.A.	COMPART. IM. POLSTRADA	PREFETTURA	ENTI PROPRIETARI VIABILITA' ORD.	PROT. CIV. REGIONE ED ENTI LOCALI, VV.F., 118
<p>CODICE GIALLO</p>	<p>-Scambio informazioni situazione</p> <p>-Informazione all'utenza Media/PMV</p> <p>-Operativi mezzi spazzaneve/Lame e spargisale</p> <p>-Attivazione enti proprietari strade limitrofe per itinerari alternativi</p> <p>-Predisposizione mezzi e segnaletica per operazioni controllo traffico Eventuale avvio filtraggio</p> <p>-Predisposizione generi di conforto nei nelle aree di servizio segnalate</p>	<p>-Pattuglie segnalano la transitabilità sul tronco</p> <p>- Eventuale avvio Filtraggio e passaggio a codice rosso</p>	<p>-Scambio Informazioni meteo.</p> <p>-Intensificazione Vigilanza Reparti Dipendenti</p>	<p>-Monitoraggio situazione Coordinatore COV (o Funz. turno) e Contatti COA, AUTOSTRADE ANAS, Enti Proprietari Strade e altre strutture interessate emergenza.</p> <p>-Valutazione convocazione C.O.V. e eventuali provvedimenti interdittivi della circolazione</p>	<p><u>ANAS</u> -Verifica situazione strade competenza, maggiori arterie e percorsi alternativi. -Salatura e spazzamento; -Contatti con Autostrada, Polizia Stradale e Prefettura</p> <p><u>CITTA' METROPOLI TANA</u> Verifica situazione strade competenza, maggiori arterie e collegamenti con Autostrade -Salatura e spazzamento; Contatti con Autostrada, Polizia Stradale e Prefettura.</p> <p><u>COMUNI</u> -Verifica situazione strade propria competenza, salatura e spazzamento -Contatti con Autostrada, Polizia Stradale e Prefettura.</p>	<p><u>COMUNI</u> Alertamento associazioni di volontariato per distribuzione generi di conforto.</p> <p><u>CITTA' METROPOL.</u> -Monitoraggio situazione e contatti con Comuni e Prefettura</p> <p><u>REGIONE'</u> --In caso di necessità, il Coordinatore del COV richiede alla Protezione civile regionale per il tramite della SORU l'attivazione di ulteriori Organizzazioni di volontariato di Protezione civile a supporto degli Enti locali interessati. Le Organizzazioni verranno attivate previa verifica della loro disponibilità con mezzi e attrezzature adeguate.</p> <p><u>118 e VV.FF.</u> Alertamento strutture operative per interventi di competenza</p>

Precursore: inizio nevicata. La fase di allerta è associata al codice di allerta neve **"GIALLO"**.

Il COA avverte per le vie brevi il Coordinatore del COV (o suo sostituto), aggiornandolo costantemente sull'evoluzione dell'evento.

In tale fase verranno allertati tutti i membri del Comitato Operativo da parte del Coordinatore del C.O.V. presso la Prefettura, al fine di riunirne i componenti.

All'inizio della nevicata – quando, in particolare, lo stato dell'evento è: “Neve in atto con intensità non critica e senza effetti sul deflusso del traffico” (**Livello 1**), oppure sino a “Neve in atto con intensità non critica ma su tratti impegnativi per tracciato e/o traffico con tendenza in aumento” (**Livello 2**), gli enti proprietari e /o concessionari daranno esecuzione alle procedure previste dai propri piani operativi, movimentando spargitori, treni lame e innaffiatrici, squadre appiedate di operai e spalatori e tutto il personale addetto all'operazione neve, secondo le modalità da questa previste.

In questa fase si intensificheranno i contatti telefonici tra Prefettura, Polizia Stradale, Società Concessionarie ed Enti proprietari per il monitoraggio della situazione ed il reciproco interscambio di informazioni circa le misure che saranno assunte, allo scopo di prevenire le conseguenze derivanti dal peggioramento delle condizioni meteo e di viabilità che può essere, in questa fase, assai repentino.

Tali misure sono di seguito descritte:

- Consiglio all'utenza dell'uso di veicoli attrezzati per la circolazione invernale (catene a bordo o pneumatici da neve), diramato attraverso Isoradio ed altri media di rilevanza nazionale, mediante le Società Autostradali competenti, ed il Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale (CCISS) mediante la Polizia Stradale.
- Ulteriore segnalazione, nei casi di maggiore intensità della precipitazione nevosa (che richiede l'uscita dei treni lame), effettuata anche tramite i pannelli a messaggio variabile della Società Autostradali competenti, di “obbligo di catene a bordo”.
- Istituzione di corsie uniche per l'incanalamento del traffico, al fine di agevolare le pattuglie della Polizia Stradale nel controllo del rispetto dell'obbligo di catene a bordo o ruote invernali.

In tale fase, qualora raggiunga il **cd. Livello 2**, allo scopo di agevolare la movimentazione di mezzi preposti allo sgombero della neve ed al trattamento con fondenti del piano viabile, la Polizia Stradale, in accordo con le Società concessionarie Autostradali, provvederà ad istituire filtri di regolamentazione del traffico.

In questa fase le citate Società concessionarie potranno vietare il transito ai mezzi pesanti sulle tratte appenniniche (anche alternativamente nella sola A/1 o A/16), attivando allo scopo i filtri previsti, come disposto dal “Protocollo operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in caso di Neve”, stipulato tra il Ministero dell'Interno, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ANAS, AISCAT e le Associazioni di categoria, in base al quale, durante nevicata di particolare rilevanza, si possono adottare provvedimenti restrittivi della circolazione, limitando il

transito dei mezzi pesanti superiori alle 7,5 tonnellate e addirittura bloccando gli stessi in autostrada, incolonnandoli in corsia di emergenza.

Tali filtri consentiranno il controllo dei mezzi da parte delle Forze di Polizia, riguardo all'effettiva dotazione di attrezzature per la circolazione invernale, ed, inoltre, consentiranno di immettere nel tratto interessato dalla forte nevicata un minor numero di veicoli. L'attivazione dei filtri sarà prontamente segnalata dal COA, d'intesa con le Società concessionarie, ai CC.OO.VV. delle Prefetture di Napoli, Avellino, Caserta e Salerno, in quanto direttamente interessate dalla presenza degli stessi sul loro territorio. Per quanto concerne il presidio presso la stazione autostradale di Tufino, la Prefettura di Avellino all'enterà, ai fini dell'attivazione del filtraggio, la Compagnia C.C. di Nola, notiziando la Prefettura di Napoli.

In particolare, le Società Concessionarie attiveranno i seguenti punti di filtraggio:

AUTOSTRADA A/1:	Filtro Km 669 Sud – Cassino (supplem.) Filtro Km 720 Sud – Capua (supplem.) Filtro km. 747 dir. Nord (altezza SS.7 bis Nola-Pomigliano-Villa Literno)
AUTOSTRADA A/16:	Filtro Km 16+500 Est- inn. A16/A30 Filtro Km 128 Ovest – Candela (FG)
AUTOSTRADA A/30:	Filtro km 19 Sud - Nola Filtro Km 21 Sud – inn. A/30/A16 Filtro Km 21 Nord – inn. A/30/A16
AUTOSTRADA A/3:	Filtro Pompei- Scafati Filtro Castellammare dir. Nord
AUTOSTRADA A 56	Filtro Svincolo Capodichino Km. 19+800 ovest in uscita Filtro svincolo Arco Felice km. 0+600 Est in uscita

L'Autorità Marittima, in collaborazione con la Polizia di Frontiera e d'intesa con la Direzione 6° Tronco di Autostrade per l'Italia e la Società Salerno Pompei Napoli, limiterà il movimento dei mezzi pesanti in uscita dal porto di Napoli diretti sull'A1 e sulla A16, al fine di ridurre la circolazione degli stessi sulle tratte appenniniche di competenza del 6° Tronco.

Analogamente provvederà la Polizia Stradale d'intesa con la società Tangenziale di Napoli per la A/56 in caso di emergenza, utilizzando i filtri sopra individuati.

La regolazione del flusso di mezzi pesanti avverrà tramite uno scambio costante di informazioni tra le rispettive sale operative circa i volumi di traffico pesante che possono essere sostenuti dalle autostrade e gli spazi operativi ancora disponibili in porto per gli accumuli provvisori. In particolare, le aree disponibili in porto per i mezzi che sbarcano sono i piazzali di preimbarco e i posti lungo la viabilità portuale, per circa 150 unità.

L'elenco degli spazi utilizzabili per lo stoccaggio dei mezzi pesanti è riportato nel paragrafo 3.4 "EMERGENZA".

Il Prefetto, sentiti i componenti del Comitato Operativo Viabilità, procede alla convocazione dello stesso e, se necessario, estende il consesso ai rappresentanti di altri enti o strutture operative ritenute necessarie e valuterà, altresì, l'eventuale adozione di provvedimenti interdittivi della circolazione per i mezzi superiori a 7,5 t, con conseguente informativa a Viabilità Italia.

3.3 CRISI

ALLARME	AUTOSTRADA	C.O.A.	COMPARTIM. POLSTRADA	PREFETTURA	ENTI PROPRIETARI STRADE	PROT. CIV. REGIONE ED ENTI LOCALI, VV.F., 118
<p>CODICE: ROSSO</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni situazione -Operativi mezzi sgombra neve e spargisale -Informazione Utenza mezzo Media /PMV -Indicazione itinerari alternativi transitabili -Attivazione enti proprietari strade limitrofe ed alternative per deviazione del traffico -Contingentamento del traffico nei punti filtro attivati -Predisposizione generi di conforto nei nelle aree di servizio segnalate 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni situazione -Gestione punti critici -Selezione veicoli con catene a bordo -Divieto di sorpasso e obbligo di incolonnamento -Gestione punti critici "filtro" Pronti al blocco 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni situazione Gestione punti critici -Disposizioni a reparti Dipendenti 	<ul style="list-style-type: none"> -Contatti comproprietari strade per verificare percorribilità. -Contatti con Reg., Comuni e Città Metropol. e altre strutture interessate. -Convocazione COV e valutazione eventuali provvedimenti interdittivi circolazione. -Segnalazione situazione a Viabilità Italia -Intesa con Regione, Dip. Prot. Civ., per gestione Soccorsi ed attivazione associazioni volontariato 	<ul style="list-style-type: none"> -Scambio informazioni situazione -Contatti con altri proprietari strade per verificare percorribilità e condizione automobilisti -Contatti con forze di polizia per interventi di supporto. 	<p>COMUNI Contatti con la Prefettura per supporto FF.OO. -Supporto provvedimenti traffico. -Verifica situazione propri territori -Contatti con associazioni di volontariato per distribuzione generi di conforto</p> <p>REGIONE Al fine di predisporre tempestivamente interventi aggiuntivi ed integrare le forze disponibili in loco con ulteriori uomini e i mezzi, secondo il principio di sussidiarietà, i Comuni interessati, per il tramite del COV o direttamente il Coordinatore del COV, possono richiedere alla Protezione civile regionale per il tramite della SORU l'attivazione di ulteriori Organizzazioni di volontariato di Protezione civile a supporto degli Enti locali interessati. Le Organizzazioni verranno attivate previa verifica della loro disponibilità con mezzi e attrezzature adeguate</p> <p>118 e VV.F. Strutture attivate, per gli interventi necessari.</p>

Precursore: in relazione all'intensità del traffico, nonostante l'azione degli spargitori, dei treni - lame e delle innaffiatrici, sulla piattaforma autostradale si forma uno strato di neve pressata ed i veicoli procedono con difficoltà.

La fase di crisi è associata al codice di allerta neve **ROSSO**.

Corrisponde ad un momento in cui la precipitazione nevosa è intensa ed il traffico defluisce in modo rallentato sui tratti più impegnativi. In tale situazione è possibile registrare blocchi, anche momentanei, della viabilità per cause direttamente o non direttamente connesse alla nevicata in corso e, quindi, dovranno essere adottati provvedimenti per evitare un ulteriore peggioramento.

Il COA comunica anche per le vie brevi al Coordinatore del COV l'innnevamento della sede autostradale e il rallentamento del traffico, con possibile ipotesi di blocco della circolazione.

La Prefettura di Napoli aggiorna i contatti con le altre Prefetture Campane, in particolare con quelle di Avellino, Caserta e Salerno e, in relazione alla nuova situazione determinatasi, riunisce, qualora ritenuto opportuno, i componenti del Comitato Operativo Viabilità allargato, eventualmente, ad altri Enti, Comandi e strutture operative, la cui presenza si rendesse necessaria in relazione all'evento.

In particolare la Prefettura porrà attenzione a coordinare l'intervento delle Forze dell'Ordine con le azioni della Polizia Metropolitana e Locale di Napoli, come degli altri Comuni interessati, per quanto di rispettiva competenza, anche al fine di gestire l'eventuale chiusura tecnica dell'autostrada attraverso il presidio delle varie stazioni autostradali come indicato nell'allegato 3.

In questa fase, come già previsto in relazione alla situazione determinatasi e connotata dal Codice giallo livello 2, si possono adottare provvedimenti restrittivi della circolazione, limitando il transito dei mezzi pesanti superiori alle 7,5 tonn. e addirittura bloccando gli stessi in autostrada, incolonnandoli in corsia di emergenza.

Si attiveranno, pertanto, i punti di filtraggio di cui alla fase precedente.

La Polizia Stradale, sentita la Prefettura, darà indicazioni ad Autorità Marittima, Polizia di Frontiera e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, in linea con quanto previsto nella fase di allerta, affinché provvedano a far pervenire la comunicazione di divieto di transito ai mezzi pesanti sui tratti appenninici alle ditte di autotrasporto dirette al porto e a sospendere temporaneamente l'uscita di detti mezzi dall'area, se diretti in A/16 o A/30 o A/1 interessate dalla criticità, lasciando defluire quelli diretti sull'A/3, se fruibile.

Di tale regolamentazione del traffico dovrà essere costantemente informata la Prefettura di Napoli.

La durata della fase di blocco temporaneo e il rilascio di pacchetti di mezzi pesanti saranno determinati a seguito di intese tra Polizia Stradale e Autostrade per l'Italia, in funzione dell'andamento della precipitazione e dello stato di percorribilità delle strade, in uno scambio costante di informazioni con l'Autorità Marittima, la Polizia di Frontiera e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per conoscere lo stato di operatività dei terminal e la capacità residua di accumulo nel porto.

Inoltre, la Polizia Stradale darà indicazioni alle Società Concessionarie ed Enti proprietari affinché siano predisposti gli Itinerari Alternativi di seguito indicati, allo scopo di eludere le tratte interessate dagli eventi atmosferici che hanno determinato la situazione di crisi.

ITINERARI ALTERNATIVI

CRITICITA' SULL'AUTOSTRADA A/16 – NAPOLI /CANOSA (Tratto BAIANO - CANDELA)

- Flusso veicolare che percorre l'A/16 e diretto a Bari uscita consigliata A/30 Nola - proseguire sulla SS. 7 Bis direzione Avellino – SS. 90 – SS. 161 innesto casello A/16 Candela, previa verifica della percorribilità di tale itinerario alternativo. In caso di blocco della circolazione su tali strade, Uscita obbligatoria Nola, con fermo dei mezzi nell'area di stoccaggio di Nola.

CRITICITA' SULL'AUTOSTRADA A/3 DA SCAFATI A SALERNO.

- Per flusso veicolare che percorre l'A/1 diretto a Salerno è consigliabile far percorrere le seguenti strade alternative:
- **A/1 Km 756+600** svincolo ss. 162 Dir – immissione **SS.268** del Vesuvio - proseguire fino a Angri per poi immettersi sulla **ex SS. 18** direzione Sud;
- Flusso veicolare che percorre **l'A/3** – consigliabile uscita di **Pompei** (in alternativa **Castellammare**), immissione **ex SS. 18** direzione **Salerno**;

CRITICITA' SULL'AUTOSTRADA A/1

- Uscita km 747 Nord - SS 7 bis Nola- Pomigliano- Villa Literno, dir. Villa Literno. Poi SS 7 quater

CRITICITA' SULLA TANGENZIALE di NAPOLI - tratto Capodimonte –Arenella - Zona Ospedaliera – Camaldoli - Vomero - Fuorigrotta.

- Flusso veicolare che percorre l' A/1 **proveniente da Caserta** diretto sulla Tangenziale – uscita consigliata **SP. 1 (Circumvallazione Esterna)** fino a Secondigliano – via Roma verso Scampia – **via Baku'** – via Ghisleri – via S. Maria a Cubito – **zona ospedaliera**.
- Flusso veicolare **proveniente dalla SS. 7 Quater** diretto sulla Tangenziale - uscita consigliata **SP. 1 (Circumvallazione Esterna)** Lago Patria direzione Giugliano , rotonda di Villaricca – SP. per Marano e Napoli **zona Ospedaliera**.

- Flusso veicolare proveniente dalla A/3: uscita **Centro Città** , oppure **SP. 1** dir. Casoria, SP 1 (*Circumvallazione Esterna*) fino a Secondigliano – via Roma verso Scampia – via **Baku'** – via Ghisleri – via S. Maria a Cubito – **zona ospedaliera**.
- Flusso veicolare **proveniente dalla SS. 7 Quater** diretto sulla Tangenziale – uscita consigliata svincolo Arco Felice, via Campi Flegrei, via Campana, via Montagna Spaccata, raccordo Pianura Soccavo Vomero, via Pigna, via Iannelli, **zona Ospedaliera**
- Flusso veicolare proveniente dall'A/3: uscita **Centro Città**, oppure **SP.1** dir. Casoria, SP.1 (*Circumvallazione Esterna*) fino a Secondigliano – via Roma verso Scampia – via **Bakù** – via Ghisleri – via Santa Maria a Cubito –**zona ospedaliera**.

Valutato l'evolversi della situazione, la Prefettura di Napoli attiverà, all'occorrenza, la propria Sala Operativa di protezione civile, rendendo operative le postazioni della Sala Radio ritenute utili per il coordinamento degli interventi e valutando l'eventuale adozione di provvedimenti interdittivi della circolazione per i mezzi superiori a 7,5 t, con conseguente informativa a Viabilità Italia.

Infine, mentre le Società Concessionarie intensificheranno gli interventi già in atto lungo il percorso interessato dall'evento, il COA attiverà la struttura informatica del Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale (CCISS).

Il COA, sentite le Società Concessionarie, darà disposizione affinché siano resi meno permeabili i punti di filtro, riducendo drasticamente il flusso anche dei veicoli leggeri verso le zone critiche, attuando eventualmente anche la chiusura tecnica dei tratti autostradali, qualora per l'intensità della precipitazione dovessero emergere significative difficoltà di transito; provvedimento di natura temporanea, dalle due alle quattro ore circa, finalizzato a prevenire più gravi disagi o il blocco totale. Lo scopo principale è quello di non consentire, nel tratto dove si è determinata la difficoltà, l'ulteriore accesso di veicoli, per permettere ai mezzi operativi ed ai mezzi di soccorso di procedere nella loro attività e, nel contempo, di avviare il lento deflusso canalizzato degli eventuali veicoli in blocco.

In concreto, i competenti Uffici della Polizia Stradale e delle Società Concessionarie, in base alle condizioni meteo riportate nel bollettino meteorologico regionale e sentite, per quanto di competenza, le Prefetture, le quali a loro volta comunicheranno la decisione a tutti gli Enti interessati, esamineranno l'opportunità ed attueranno la chiusura delle carreggiate autostradali, allo scopo di impedire l'ulteriore afflusso di veicoli nella zona interessata dalla precipitazione nevosa. Tale chiusura verrà disposta per agevolare il funzionamento dei mezzi impegnati nelle operazioni di sgombero della neve o di rimozione di eventuali veicoli incidentati e/o intraversati.

La stessa chiusura verrà, inoltre, adottata comunque in entrambi i sensi di marcia e sempre negli stessi punti prestabiliti, in modo che le auto ferme non si trovino bloccate nel percorso autostradale.

Le segnalazioni di chiusura saranno diffuse:

- * mediante cartelli luminosi a messaggio variabile (PMV);
- * tramite ISORADIO e gli altri media aventi accordi operativi con Autostrade per l'Italia, unitamente alle raccomandazioni di tenere le catene a bordo ed, agli utenti in avvicinamento alle stazioni dove viene effettuata la chiusura, di incolonnarsi evitando di occupare le corsie di emergenza.

Mediante le stesse fonti informative, il COA e le Società Concessionarie daranno notizie circa l'evoluzione della situazione in autostrada e, indicheranno a chi si trovasse in fila di entrata alle stazioni, gli eventuali percorsi autostradali alternativi. La Polizia Stradale ed i tecnici della Società Autostrade effettueranno una immediata ricognizione per l'individuazione dei luoghi idonei per le manovre di inversione del senso di marcia dei veicoli in transito, in modo da consentire il loro tempestivo allontanamento dalla sede autostradale.

Contemporaneamente, personale delle Forze dell'Ordine provvederà, su richiesta della Prefettura, a presidiare le stazioni autostradali interne al tratto chiuso per impedire l'accesso in autostrada, mentre personale della Polizia Metropolitana e della Polizia Municipale si occuperà della viabilità ordinaria (strade statali, provinciali e comunali) nei pressi dell'autostrada, collaborando, altresì, per i presidi.

La Prefettura, che ha già posto in essere tutte le attività che comunque si rendono necessarie nella fase in questione, metterà in stato di allerta anche i Vigili del Fuoco, la DG 50.18 Lavori pubblici e Protezione civile e la S.O.R.U. anche per l'intervento del volontariato, i Comuni eventualmente interessati, l'A.N.A.S. e il Servizio sanitario "118".

Qualora le azioni messe in atto dalle Società Concessionarie riescano a contrastare efficacemente la circolazione autostradale, ovvero a diminuire i disagi della stessa, il COA, d'intesa con le predette Società, darà comunicazione a Prefettura, Autorità Marittima, Polizia di Frontiera e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale della fine del blocco della circolazione dei mezzi pesanti sulle tratte. Contestualmente verranno fornite indicazioni per il rilascio progressivo dei mezzi fermi nelle aree portuali.

All'eventuale rientro dello stato di criticità al livello di allerta (codice "giallo"), tutti gli enti si riallineeranno alle modalità di gestione indicate al paragrafo precedente.

3.4. EMERGENZA

ALLARME	AUTOSTRADA	C.O.A.	COMPARTIM. POLSTRADA	PREFETTURA	ENTI PROPRIETARI STRADE	PROT. CIV. REGIONE ED ENTI LOCALI, VV.F., 118
CODI CE NERO	-Scambio informazioni situazione -Piena operatività mezzi sgombraneve e spargi sale -Piena operatività mezzi soccorso meccanico -Continuo aggiornamento dell'informazione e all'utenza a mezzo Media/PMV -Indicazione itinerari alternativi -Attivazione enti proprietari strade limitrofe ed alternative per garantire transitabilità suddette strade e coinvolgimento degli stessi nei provvedimenti di deviazione del traffico -Distribuzione generi di conforto nei nelle aree di servizio segnalate	-Scambio informazioni situazione -Blocco circolazione autostradale -Scorta Automezzi verso area di accumulo	-Scambio informazioni situazione -Disposizioni a reparti Dipendenti	-Attivazione del COV -Intesa con Regione e Città Metropolitana, la Sala Operativa per gestione coordinata dei soccorsi, convocando, in particolare, rappresentanti CCS dei VV.FF., Forze di Polizia, 118, CRI, Comune di Napoli, Provincia, Regione, Autostrade, ANAS, l'Autorità Marittima, la Polizia di Frontiera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e associazioni di volontariato Monitoraggio andamento operazioni garantendo il supporto delle forze statali Informativa Viabilità Italia e Min. Interno e Dip. Prot. Civ.. Adozione, laddove necessario, di provvedimenti interdittivi circolazione	ANAS: Segnalazione a COA e Prefettura percorribilità strade, - Segnalazione impedimenti o problematiche; -Salatura e sgombero -Contatti con Autostrada, Polstrada e Prefettura. CITTA' METROPOLITANA A Segnalazione a COA e Prefettura percorribilità strade, - Segnalazione impedimenti o problematiche; -Salatura e sgombero -Contatti con Autostrada, Polstrada e Prefettura COMUNI Segnalazione a COA e Prefettura percorribilità strade, - Segnalazione impedimenti o problematiche; -Salatura e sgombero -Contatti con Autostrada, Polstrada e Prefettura	COMUNI Attivazione proprie risorse per assicurare assistenza in loco -Contatti con CRI e altre forze del volontariato; -Contatti con Prefettura per il supporto FF.OO. -Verifica situazione propri territori -Contatti con associazioni di volontariato per eventuale distribuzione generi di conforto ad utenti in difficoltà REGIONE Al fine di predisporre tempestivamente interventi aggiuntivi ed integrare le forze disponibili in loco con ulteriori uomini e i mezzi, secondo il principio di sussidiarietà, i Comuni interessati, per il tramite del COV o direttamente il Coordinatore del COV, possono richiedere alla Protezione civile regionale per il tramite della SORU o alla Città Metropolitana l'attivazione di ulteriori Organizzazioni di volontariato di Protezione civile a supporto degli Enti locali interessati. Le Organizzazioni verranno attivate previa verifica della loro disponibilità con mezzi e attrezzature adeguate. 118 e VV.F Strutture pienamente operative, per interventi.

Precursore: le condizioni atmosferiche, il volume di traffico e la circolazione dei veicoli sono peggiorate talmente da determinare una situazione di blocco totale, ovvero il provvedimento di "chiusura tecnica" non ha risolto la situazione.

La fase di emergenza è associata al codice di allerta neve **NERO**

Il COA informa anche per le vie brevi del blocco della circolazione in autostrada la Prefettura, ed in particolare il Coordinatore del COV, per la convocazione immediata del COV.

Nell'ipotesi di acclarata emergenza la Prefettura di Napoli ordinerà agli Enti proprietari delle strade autostradali, extraurbane principali, extraurbane secondarie, e strade urbane di scorrimento il divieto di circolazione dei mezzi superiori a 7,5t nell'area interessata all' evento nevoso. Dei provvedimenti adottati sarà data comunicazione a Viabilità Italia e ai COV delle province limitrofe.

Le aree, con la relativa ubicazione, in cui si effettuerà il fermo prolungato dei veicoli pesanti disposto con ordinanza prefettizia (cd. aree di stoccaggio), sia esterne che interne alla viabilità autostradale dell'area metropolitana di Napoli, con la relativa disponibilità di posti per mezzi pesanti, sono le seguenti:

AUTOSTRADA A/1Roma /Napoli (Aree di stoccaggio esterne)

Comune	Siti aree di stoccaggio	Nr. Posti	Intesa con i proprietari	Intesa con i COV
Casoria (Na)	A/1 MI-NA km. 755 carreggiata Sud -Piazzale dismesso Area di Servizio Masseria Sud	30	si	si

AUTOSTRADA A/56Tangenziale di Napoli (Aree di stoccaggio esterne)

Comune	Siti aree di stoccaggio	Nr. Posti	Intesa con i proprietari	Intesa con i COV
Napoli	Parcheggio Area di Servizio "Antica Campana Sud" Km. 3+200 - Tel. 0815267659	15	si	si
Napoli	Parcheggio Area di Servizio "Agnano Est" Km. 7+800 Tel. 0815706606	15	si	si

AUTOSTRADA A/30 Caserta /Salerno (Aree di stoccaggio esterne)

Comune	Siti aree di stoccaggio	Nr. Posti	Intesa con i proprietari	Intesa con i COV
Nola (Na)	A/30 CE-SA Uscita Nola – Parcheggio Interporto di Nola – Vulcano Buono Cell. 3662538492	100	si	si
Nola (Na)	A/30 CE-SA Uscita Nola – Parcheggio "Soc. A.T. Cars di Alfieri & C." - Tel. 0818237010	50	si	Si
SanVitaliano (Na)	A/30 CE-SA -Parcheggio area di servizio "Tre Ponti Est" – Dir. Napoli Km.16+000 - Tel. 0871549526	32	si	si
Marigliano (Na)	A/30 CE-SA -Parcheggio area di servizio "Tre Ponti Ovest" – Dir. Napoli Km.16+000 - Tel. 0818852411	12	si	si
Striano (Na)	A/30 CE-SA -Parcheggio area di servizio "Angioina Ovest" – Dir. Slerno Km.33+000 - Tel. 0892525	50	si	si

AUTOSTRADA A/3 Napoli/Salerno (Area di stoccaggio esterna)

Comune	Siti aree di stoccaggio	Nr. Posti	Intesa con i proprietari	Intesa con i COV
Napoli	A/3 uscita svincolo Porto di Napoli – Area all'interno del porto * - (Contattare Capitaneria di Porto)	150	si	si

* Solo ed esclusivamente per i mezzi pesanti che sbarcano ovvero sono diretti all'imbarco del Porto.

S.S. 7 QUATER (Aree di stoccaggio interne)

Comune	Siti aree di stoccaggio	Nr. Posti	Intesa con i proprietari	Intesa con i COV
Giugliano in Camp. (Na)	S.S. 7 Quater- Parcheggio Area di Servizio "IP SUD" Tel. 800987887 - (Bar Cosmopolitan 0813795237)	30	si	si

Al verificarsi del codice di allerta neve "nero", la Prefettura di Napoli, in stretto raccordo informativo ed operativo con le altre Prefetture Campane, valutato l'evolversi della situazione, qualora non sia già stato effettuato nella fase di crisi ed in relazione alle valutazioni del C.O.V., attiverà la propria Sala Operativa di protezione civile, rendendo operanti le postazioni della Sala Radio, ritenute utili per il coordinamento degli interventi e provvederà all'attivazione di tutte le componenti e le strutture operative della protezione civile il cui coinvolgimento si rendesse necessario. In caso di necessità, verrà istituito il Centro di Coordinamento Soccorsi presso la stessa Prefettura.

Nell'evenienza di blocco totale, interverranno sul tratto autostradale, in particolare, le Società Concessionarie, che provvederanno ad assicurare lo sblocco della situazione nel più breve tempo possibile, e la Polizia Stradale che si occuperà della gestione del traffico automobilistico. Al contempo le altre Forze dell'Ordine, l'A.N.A.S., la Polizia Metropolitana e la Polizia Locale assisteranno l'automobilista sulla viabilità ordinaria o alternativa, con il coordinamento delle Prefetture, per la parte di rispettiva competenza.

Dei provvedimenti adottati, le Società Concessionarie e gli enti proprietari daranno immediata comunicazione agli Enti e Istituzioni territorialmente competenti, mentre Isoradio, CCISS e PMV diffonderanno la notizia agli utenti autostradali.

Il fermo prolungato dei veicoli pesanti all'interno delle aree portuali sarà opportunamente valutato dall'Autorità Marittima e dall'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale, d'intesa con la Prefettura di Napoli.

4. GENERI DI PRIMA NECESSITA' IN CASO DI BLOCCO DELLA CIRCOLAZIONE

Nell'ipotesi di formazione di lunghe code per un periodo prolungato, che si verificasse in conseguenza dell'adozione delle misure sopra indicate, il personale della Società Autostrade per l'Italia, coadiuvato dal volontariato della Protezione Civile, avvalendosi, altresì, in caso di necessità, della Polizia Stradale, e ricorrendo anche ai punti di ristoro presso le aree di servizio di cui all'allegato n. 1, distribuirà generi di conforto agli utenti fermi in autostrada (bevande calde, coperte, generi alimentari di prima necessità e quant' altro all'uopo occorrente), così come Società Salerno Pompei Napoli e Tangenziale di Napoli sulle tratte di rispettiva competenza. I generi di conforto sono a carico del gestore dalla tratta stradale/autostradale.

Il volontariato di protezione civile sarà attivato, previa richiesta alla S.O.R.U., e qualora disponibile con mezzi e attrezzature adeguate.

Città Metropolitana e Comuni interessati attiveranno le misure di assistenza e soccorso previste nelle rispettive pianificazioni di protezione civile.

Autorità Marittima e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in ambito portuale si coordineranno per attivare centri di ristoro all'interno delle aree portuali:

Area portuale di Napoli – Varie trattorie e bar ubicati nell'area Portuale

Interporto di Nola – Ristorazione e bar Centro Commerciale "Vulcano Buono"

Potrà essere attivato un servizio di shuttle tra le zone di accumulo e i punti di ristoro all'interno del porto.

5. ASSISTENZA SANITARIA

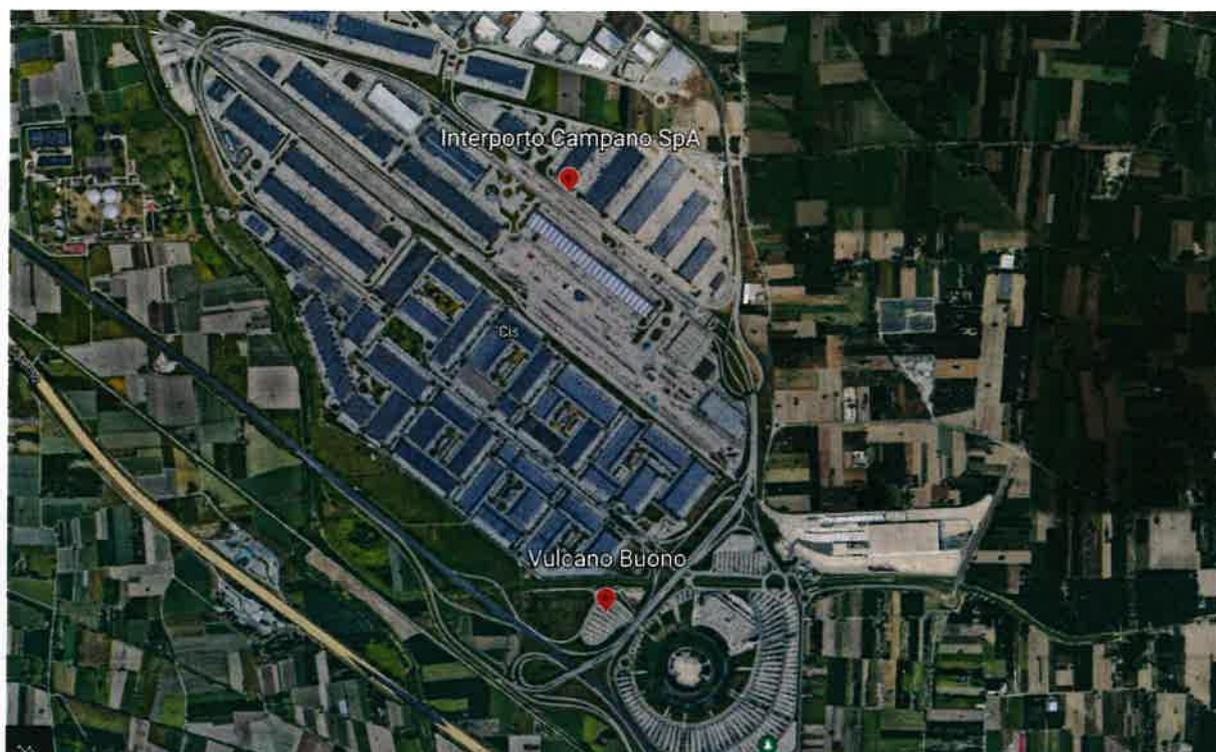
Le attività di assistenza e soccorso sanitario saranno garantite dal Servizio Emergenza Sanitaria 118, che si potrà avvalere anche di eventuali Organizzazioni di volontariato specializzate nel settore sanitario.

ALLEGATO 1

ELENCO DELLE AREE DI SERVIZIO

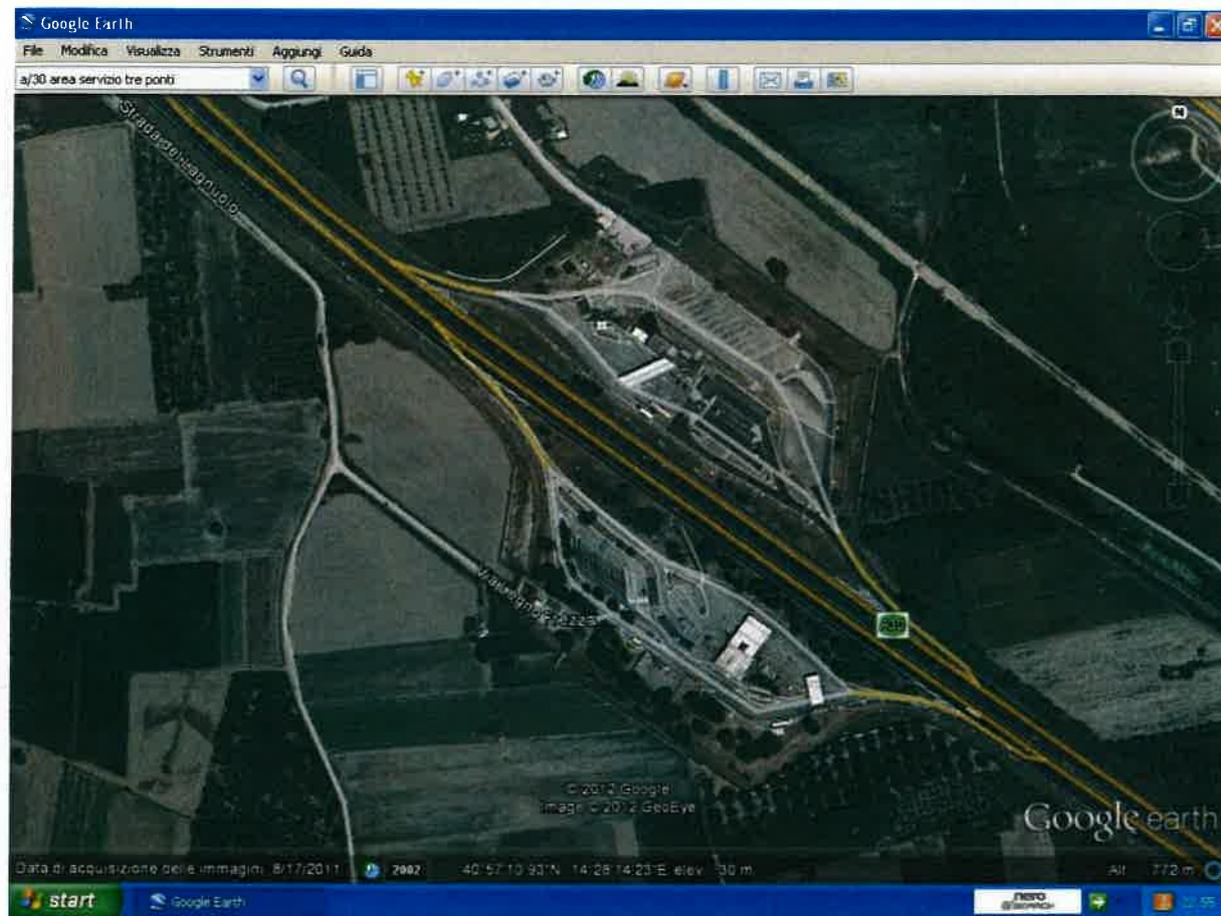
A/1	AREASEVIZIO MASSERIA NORD	Cell. 3493646909 Utenza attiva dalle ore 08,00 alle ore 20,00
A/1	AREA SERVIZIO MASSERIA SUD	Dismessa- Area utilizzata per deposito Soc. Autostrade per l'Italia – 6° Tronco
A/1	AREA SERVIZIO CITTADELLA	Cell. 3426421752
A/16	AREA SERVIZIO VESUVIO EST	Cell. 3421281601
A/16	AREA SERVIZIO VESUVIO OVEST	Tel. 081 8843950
A/3	AREA SERVIZIO ALFATERNA NORD	Tel. 081 5142502 Autogrill Esso 081 5144918 Distributore
A/3	AREA SERVIZIO ALFATERNA SUD	Tel. 081 931158 Autogrill Esso 081 5144612 Distributore
A/56	AREA SERVIZIO DOGANELLA OVEST	Tel. 081 7510537
A/56	AREA SERVIZIO CAPODIMONTE OVEST	Tel. 081 7433945
A/56	AREA SERVIZIO CAPODIMONTE EST	Tel. 081 7433302 carburante Tel. 081 5921409 serv. bar
A/56	AREA SERVIZIO ANTICA CAMPANA OVEST	Tel. 081 5265245 carburante Tel. 081 4574587 serv. bar
A/56	AREA SERVIZIO ANTICA CAMPANA EST	Tel. 081 5267659

INTERPORTO DI NOLA



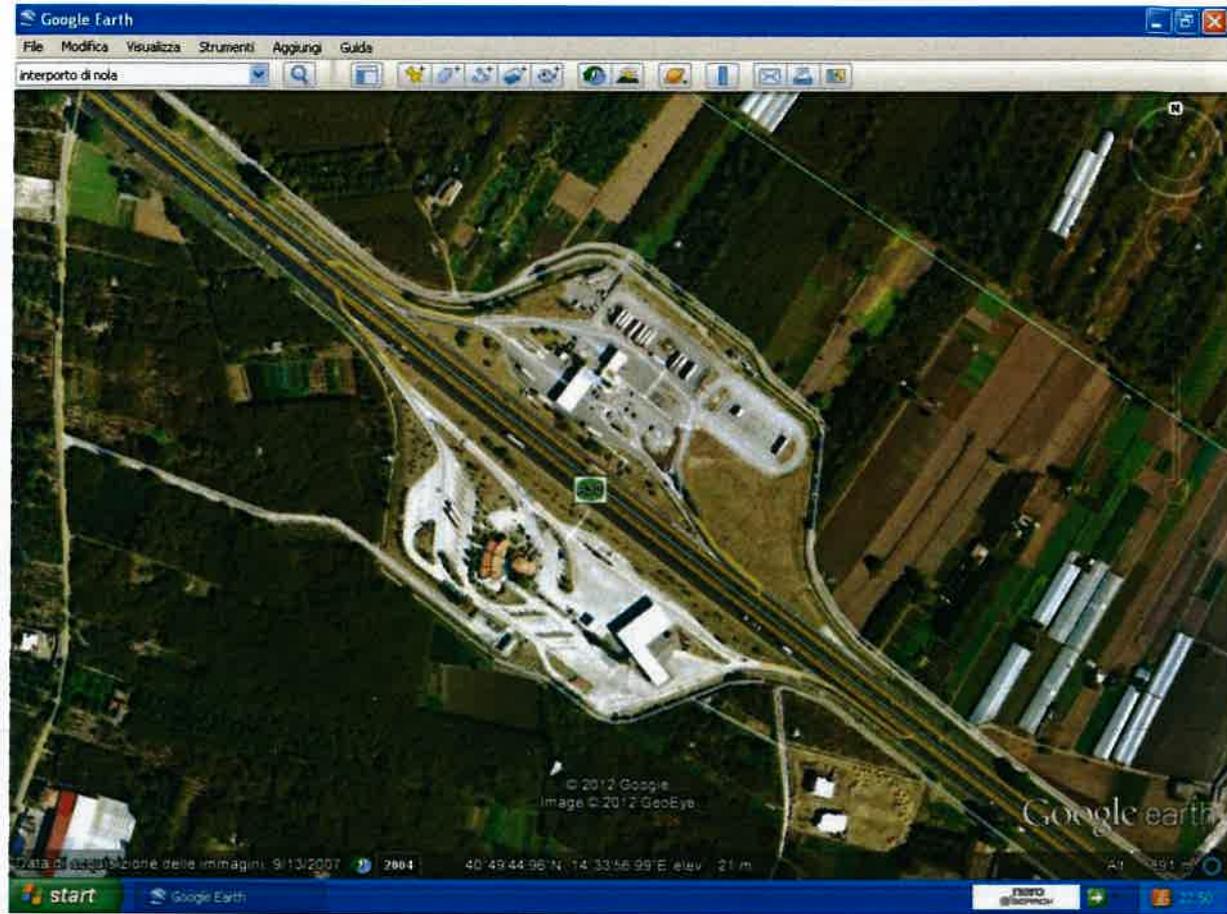
PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIUTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA INTERNA AREA DI SERVIZIO TRE PONTI EST ED OVEST



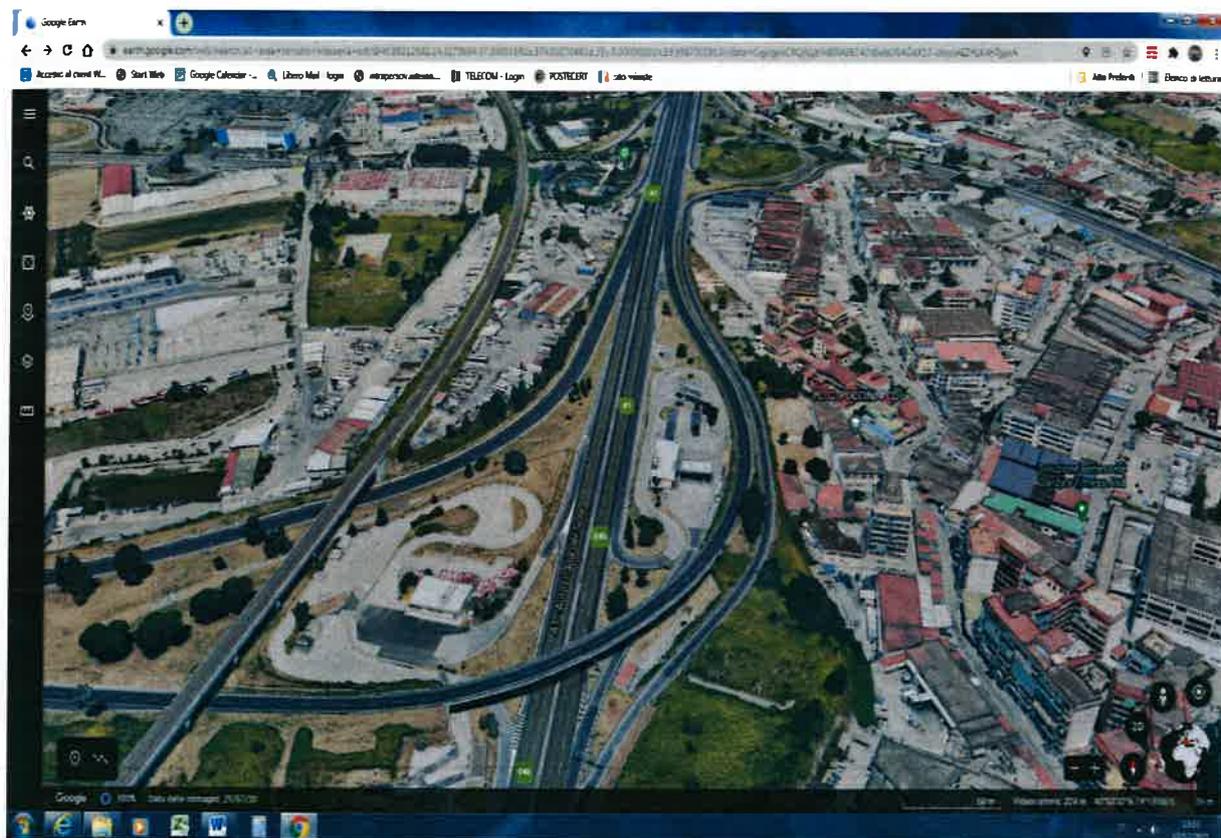
PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIO UTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA INTERNA AREA SERVIZIO ANGIOINA OVEST



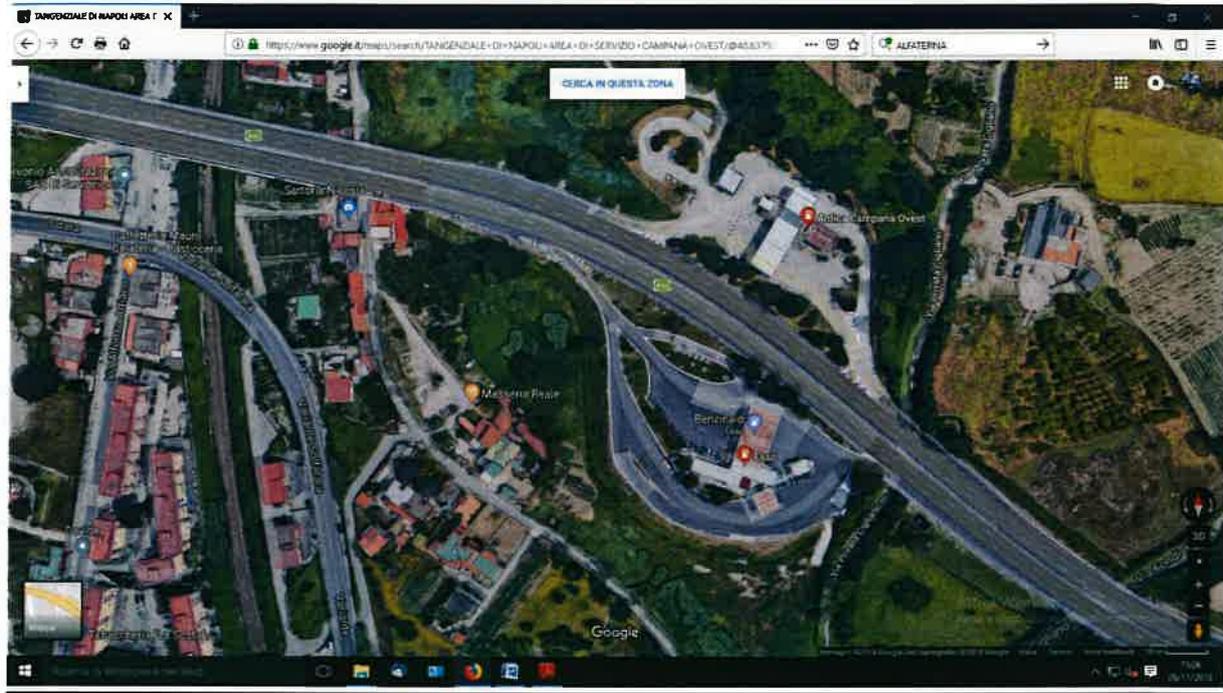
PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIUTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA INTERNA - SERVIZIO MASSERIA SUD A/1 MI-NA KM 755



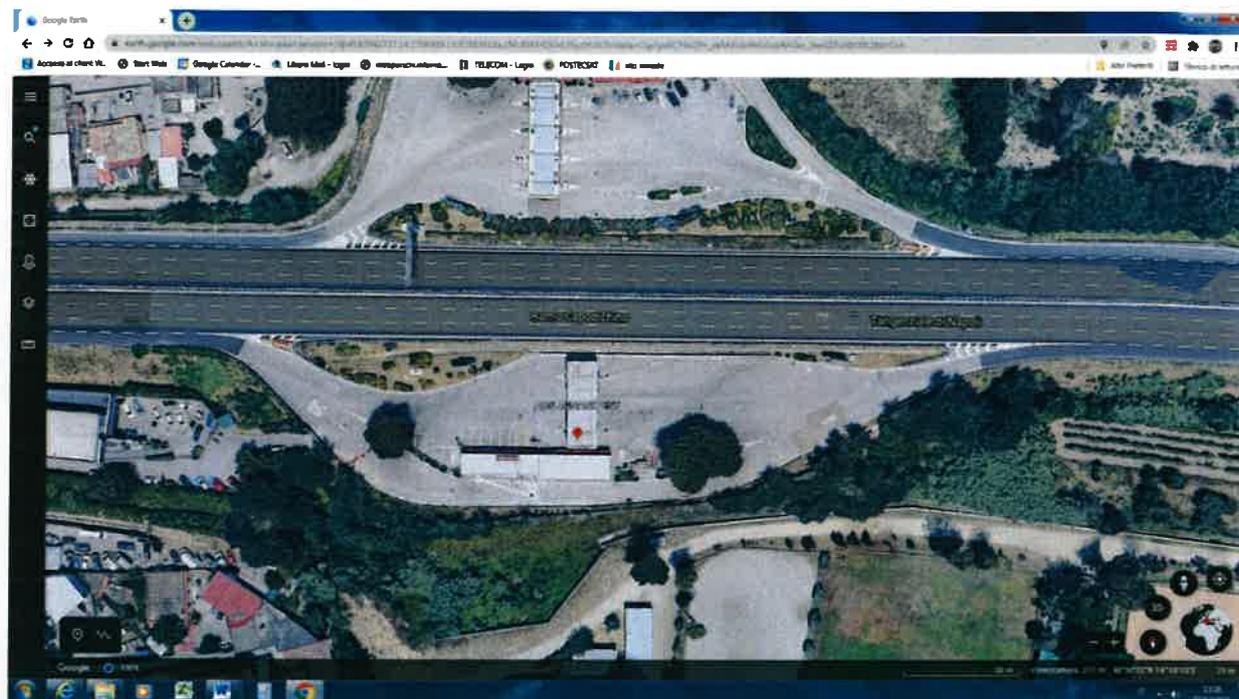
PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIOUTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA INTERNA - AREA SERVIZIO ANTICA CAMPANA SUD



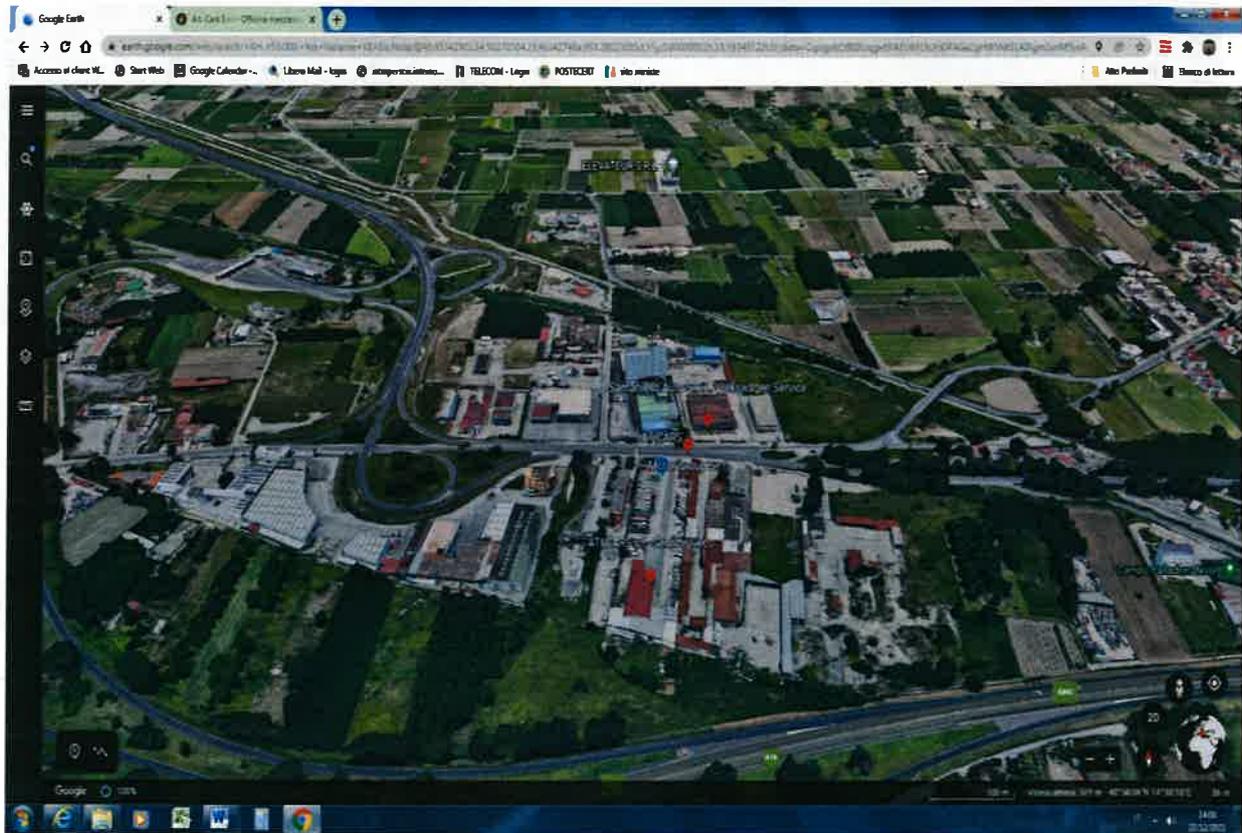
PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIOUTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA INTERNA AREA SERVIZIO AGNANO EST A/56



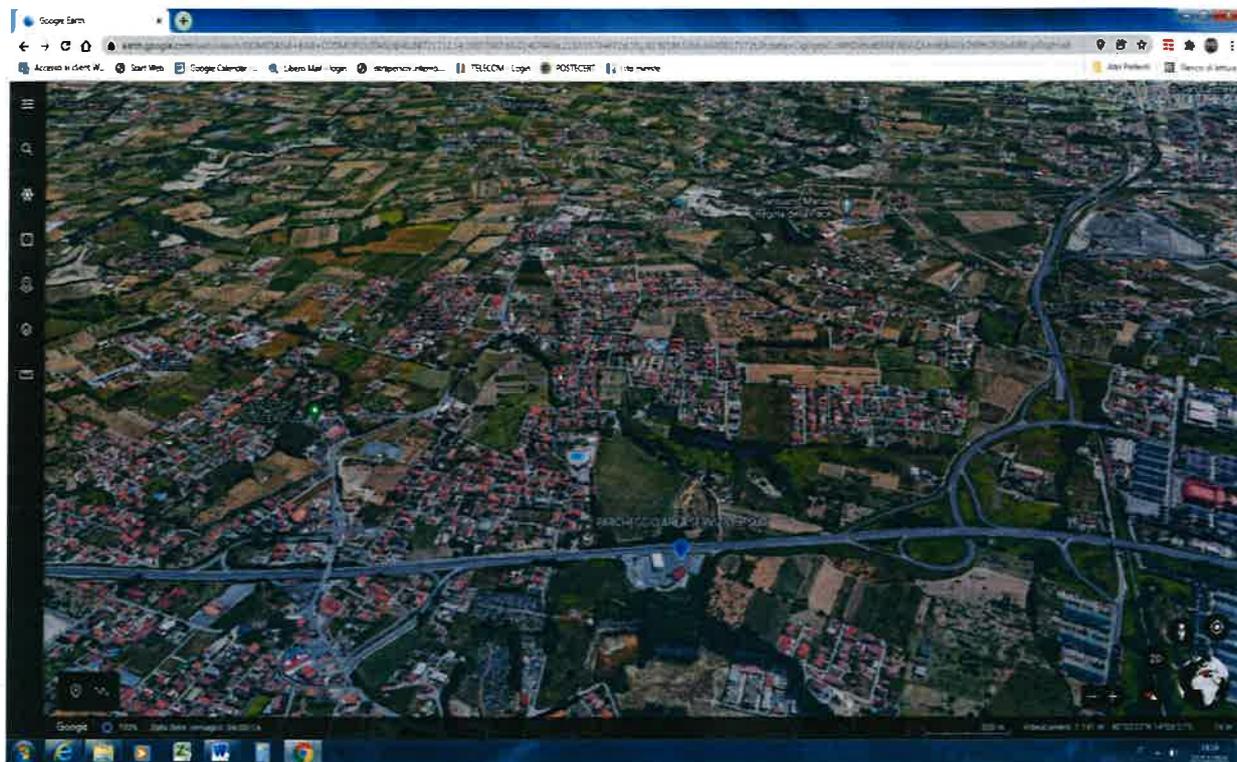
PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIUTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA ESTERNA A/30 CE-SA USCITA NOLA
PARCHEGGIO SOC. A.T. CARS DI ALFIERI & C.



PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIOUTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

AREA SERVIZIO “IP SUD” S.S. 7 QUATER GIUGLIANO IN CAMPANIA



PLANIMETRIE DELLE AREE DI STOCCAGGIO UTILIZZABILI PER L'ACCUMULO DEI MEZZI PESANTI

ALLEGATO 3

DISLOCAZIONE FORZE DI POLIZIA PER PRESIDIO AI CASELLI AUTOSTRADALI

A1	Caserta Sud	Guardia di Finanza
A16	Pomigliano	Carabinieri
	Innesto A/30	Polizia Stradale
	Tufino	Carabinieri
A30	Nola	Polizia Stradale
	Palma Campania	Carabinieri
	San G. a Cremano	Polizia di Stato
A3	Ercolano	Carabinieri
	Torre del Greco	Polizia di Stato
	Torre Annunziata	Polizia di Stato
	Pompei	Carabinieri
	Castellammare di Stabia	Guardia di Finanza
A/56 Tangenziale		Chiusura degli svincoli in uscita, Polizia Stradale con l'ausilio degli Ausiliari della Viabilità della Tangenziale di Napoli.
	Arco felice	Carabinieri
	Via Campana	Polizia di Stato
	Agnano	Carabinieri
	Italia 90	Polizia di Stato
	Fuorigrotta	Polizia di Stato
	Vomero – Via Cilea	Polizia locale
	Vomero – Via Pigna	Polizia Locale
	Camaldoli	Polizia Locale
	Arenella	Polizia Locale
	Capodimonte	Carabinieri
	Corso Malta	Polizia di Stato
	A/56 Tangenziale	Viale Maddalena
Doganella		Guardia di Finanza
Capodichino		Guardia di Finanza

ALLEGATO 4

SCHEMA DEI PUNTI DI FILTRAGGIO E FILTRI SUPPLEMENTARI

PUNTI DI FILTRAGGIO

- AUTOSTRADA A/1:** Filtro Km 669 Sud – Cassino (supplem.)
Filtro Km 720 Sud – Capua (supplem.)
Filtro km. 747 dir. Nord (altezza SS.7 bis Nola-Pomigliano-Villa
Literno)
- AUTOSTRADA A/16:** Filtro Km 16+500 Est - inn. A16/A30
Filtro Km 128 Ovest – Candela (FG)
- AUTOSTRADA A/30:** Filtro km 19 Sud - Nola
Filtro Km 21 Sud – inn. A/30/A16
Filtro Km 21 Nord – inn. A/30/A16
- AUTOSTRADA A/3:** Filtro Pompei- Scafati
Filtro Castellammare dir. Nord
- AUTOSTRADA A/56:** Filtro Svincolo Capodichino Km. 19+800 ovest in uscita
Filtro svincolo Arco felice km. 0+600 Est in uscita

Per la A/56, qualora vi sia un blocco improvviso in asse, vi è la possibilità di aprire dei by pass i quali consentono l'inversione ai veicoli rimasti bloccati, che non possono fuoriuscire dall'arteria.

Nell'ambito di ogni filtro, opererà oltre al personale delle Società Concessionarie, anche una pattuglia della Polizia Stradale.

ALLEGATO 5

AUTOSTRADA A1 attraversa il territorio della provincia di Napoli con andamento pressoché pianeggiante da Nord-Ovest a Sud-Est

Il segmento provinciale dell'A1 si estende dal km 746 (innesto Pomigliano – Villa Literno S.S. 7 Bis Terra di lavoro) all'innesto con l'A/3Napoli – Salerno (km 759).

AUTOSTRADA A16 attraversa il territorio della provincia di Napoli con andamento pressoché pianeggiante da Ovest a Est. Il segmento provinciale dell'A16 si estende dall'innesto con l'A/1 Roma Napoli fino allo svincolo di Baiano (km 26)

AUTOSTRADA A3 attraversa il territorio della provincia di Napoli con andamento pressoché pianeggiante da Nord-Ovest a Sud-Est. Il segmento provinciale dell'A3 si estende dall'innesto con l'A/1 Roma Napoli (km 759) fino allo svincolo di Castellammare di Stabia (km 22+500)

AUTOSTRADA A56 attraversa il territorio della provincia di Napoli con andamento pressoché pianeggiante da Ovest a Est. Il tratto autostradale ricade interamente nella provincia di Napoli e si estende dall'innesto con la S.S. 7 Quater “Domitiana” (Arco Felice km 0+300) fino all'immissione sul “Raccordo Capodichino” (km 20+500)

AUTOSTRADA A30 attraversa il territorio della provincia di Napoli con andamento pressoché pianeggiante da Nord-Ovest a Sud-Est
Il segmento provinciale dell'A16 si estende dallo svincolo di Nola (Innesto A/16 – km 19) allo svincolo di Palma Campania (km 32).

AUTOSTRADE						
Denominazione	Gestione	da	Progr. Km.	a	Progr. Km.	Estensione Chilometrica
A/1 Roma – Napoli	Autostrade per l'Italia S.p.A. VI° Tronco Cassino	Sv. Pomigliano – Villa Literno	746	Napoli	759	13 km
A/16 Napoli– Canosa	Autostrade per l'Italia S.p.A. VI° Tronco Cassino.	Innesto A/1	0+000	Sv. Baiano	26	26 km
A/56Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli S.p.A.	Sv. Arcofelice - Innesto S.S. 7 Quater	0+300	Innesto Raccordo Capodichino	20+500	20+200 km
A/3Napoli – Salerno	Salerno Pompei Napoli S.p.A.	Innesto A/1	0+000	Sv. Castellammare di Stabia	22+500	22+500 km
A/30 Caserta - Salerno	Autostrade per l'Italia S.p.A. VI° Tronco Cassino	Nola Innesto A/16	19+000	Palma Campania	32+000	13 km

Le arterie statali in gestione alla Città Metropolitana di Napoli e all'A.N.A.S. che attraversano il territorio provinciale sono le seguenti:

STRADE EXTRAURBANE gestite dalla Città Metropolitana di Napoli						
Denominazione	Gestione	da	Progr. Km.	a	Progr. Km.	Estensione Chilometrica
Ex S.S. 162 della Valle Caudina	Città Metropolitana di Napoli	Sv. Afragola	23+900	Sv. Acerra	28+200	4+300 km
Ex S.S. 162 racc.	Città Metropolitana di Napoli	Innesto S.P. 1 Circumvallazione Esterna	0+000	Pollena Trocchia Massa di Somma	1+900	1+900 km
S.P. 1 Circumvallazione Esterna	Città Metropolitana di Napoli	Lago Patria	0+000	Afragola	23+300	23+300 km
*Ex S.S. 366 Agerola	Città Metropolitana di Napoli	Agerola	15+170	Innesto S.S. 145 Castellammare di Stabia	30+570	15+800 km

** la S.S. 366 "Agerolina", sul versante del Monti Lattari, raggiunge 406 metri s.l.m.*

STRADE EXTRAURBANE gestite da A.N.A.S.						
Denominazione	Gestione	da	Progr. Km.	a	Progr. Km.	Estensione Chilometrica
S.S. 162 N.C. "Asse Mediano"	A.N.A.S.	Sv. Lago Patria	0+000	Innesto SS7bis	33+750	33+750 km
S.S. 162 Dir.del Centro Direzionale	A.N.A.S.	Innesto A/56	0+000	Innesto S.S. 162 N.C .	18+630 (ex km 16+200)	18+630 km
S.S. 7 Bis "Terra di lavoro"	A.N.A.S.	Nola	42+300	Sv. Caivano	31+050	11+250 km
S.S. 268del Vesuvio	A.N.A.S.	Sv. Cercola – innesto S.S. 162 Dir.	0+000	Sv. Boscoreale	24+593	24+593 km
S.S. 145Sorrentina	A.N.A.S.	Castellammare di Stabia – innesto A/3	0+000	Colli San Pietro – Innesto S.S. 163	28+260	28+260 km
S.S. 163 Amalfitana	A.N.A.S.	Meta	0+000	Tordigliano – Chiosse	8+000	8 km

ALLEGATO 6

ELENCO DEI CONTATTI

- Questura di Napoli – Uff. di Gabinetto
gab.quest.na@pecps.poliziadistato.it Centr. 081 7941111
081 7941346 / 440
- Comando Provinciale Carabinieri Napoli
tn21966@pec.carabinieri.it Centr. 081 5481111
- Com. Provinciale Guardia di Finanza Napoli sala operativa
salop.napoli@gdf.it Centr. 081 9702255
0819702250
- Comp.to di Polizia Stradale Campania-Basilicata – COPS
Centro Operativo Autostradale (C.O.A.)
coa.na@pecps.poliziadistato.it Centr. 081 5954111
0817255062- 0817255093
- Sez. Polizia Stradale di Napoli
sezpolsrada.na@pecps.poliziadistato.it Centr. 081 5954111
- Com. Prov.le Vigili del Fuoco Napoli sala operativa
com.napoli@cert.vigilifuoco.it Centr. 081 2595.416 - 600
Servizio Emergenza 115
- Autostrade per l'Italia VI Tronco Cassino sala operativa
autostradeperlitaliad6cassino@pec.autostrade.it Tel. 0776 308200 / 01 /02
- Compartimento per la Viabilità ANAS - sala operat. comp.le
numero verde
Sala Operativa(cellulare)
soc.na@stradeanas.it
anas.campania@postacert.stradeanas.it Tel. 081 7356233 - 7253146
800841148
3357569438
- Società Salerno Pompei Napoli S.p.a.
Direttore di esercizio Ing. Gerardo Capezzuto
spnspa@ipsnet.legalmail.it
segreteria.spn@ipsnet.legalmail.it Cell. 346.2309353
- Tangenziale di Napoli
esercizio
tangenzialedinapoli@pec.tangenzialedinapoli.it Centr. 081 7254111
Tel. 081 7254211 7254307
- Regione Campania – DG 50.18 Lavori Pubblici e Protezione Civile
SORU Sala Operativa
numero verde
soru@pec.regione.campania.it Centr. 081 2323111
800232525
- UOD Genio Civile di Napoli Presidio di Protezione civile
uod.501806@pec.regione.campania.it
geniocivile.napoli@regione.campania.it Tel 081.7963396 - 3397

- | | | | | | | | | | |
|---|---|--------|-------------|------|-------------|--|----------------------------|--|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Città Metropolitana di Napoli- Direz. Viabilità Infrast.re e Strade
Sala operativa della Protezione Civile

Cellulare dedicato

numero verde della Protezione Civile
cittametropolitana.na@pec.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 7949111</td> </tr> <tr> <td>Tel.</td> <td>081 7702044</td> </tr> <tr> <td></td> <td>338.9194 922 - 338.9194918</td> </tr> <tr> <td></td> <td>800343435</td> </tr> </table> | Centr. | 081 7949111 | Tel. | 081 7702044 | | 338.9194 922 - 338.9194918 | | 800343435 |
| Centr. | 081 7949111 | | | | | | | | |
| Tel. | 081 7702044 | | | | | | | | |
| | 338.9194 922 - 338.9194918 | | | | | | | | |
| | 800343435 | | | | | | | | |

- | | | | | | | | |
|---|--|--------|-------------|------|-------------|------|-------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Napoli
Serv. Protezione Civile - Turno di Guardia H.24
Polizia Locale - Sala Operativa H.24
protezione.civile@pec.comune.napoli.it
polizialocale.centraleoperativa@pec.comune.napoli.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 7951111</td> </tr> <tr> <td>Tel.</td> <td>081 7956098</td> </tr> <tr> <td>Tel.</td> <td>0817 952989</td> </tr> </table> | Centr. | 081 7951111 | Tel. | 081 7956098 | Tel. | 0817 952989 |
| Centr. | 081 7951111 | | | | | | |
| Tel. | 081 7956098 | | | | | | |
| Tel. | 0817 952989 | | | | | | |

- | | | | | | |
|---|---|------|-----|---------------|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Servizio Emergenza Sanitaria
cot118@pec.aslna1centro.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Tel.</td> <td>118</td> </tr> <tr> <td>Centrale Tel.</td> <td>081 7339112
081 7338111</td> </tr> </table> | Tel. | 118 | Centrale Tel. | 081 7339112
081 7338111 |
| Tel. | 118 | | | | |
| Centrale Tel. | 081 7339112
081 7338111 | | | | |

- | | | | | | |
|---|--|--------|-------------|------|-------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Centrale Operativa
protocollogenerale@cert.porto.na.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 2283111</td> </tr> <tr> <td>Tel.</td> <td>081 2283346</td> </tr> </table> | Centr. | 081 2283111 | Tel. | 081 2283346 |
| Centr. | 081 2283111 | | | | |
| Tel. | 081 2283346 | | | | |

- | | | | | | |
|--|--|--------|-------------|------|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Capitaneria di Porto di Napoli
sala operativa h.24
so.cpnapoli@mit.gov.it
napoli@guardiacostiera.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 2445111</td> </tr> <tr> <td>Tel.</td> <td>081 2445308 / 458</td> </tr> </table> | Centr. | 081 2445111 | Tel. | 081 2445308 / 458 |
| Centr. | 081 2445111 | | | | |
| Tel. | 081 2445308 / 458 | | | | |

- | | | | |
|---|--|--------|-------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima Napoli- sala operativa
frontpolmare.na@pecps.poliziadistato.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 2448111</td> </tr> </table> | Centr. | 081 2448111 |
| Centr. | 081 2448111 | | |

- | | | | |
|--|--|--------|-------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Polizia di Frontiera Aere di Napoli
Frontpolaria.na@pecps.poliziadistato.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 5996111</td> </tr> </table> | Centr. | 081 5996111 |
| Centr. | 081 5996111 | | |

- | | | | | | |
|---|--|--------|-------------|--------------|-------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Compartimento di Polizia Ferroviaria di Napoli
compartimento.polfer.na@pecps.poliziadistato.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Centr.</td> <td>081 2441111</td> </tr> <tr> <td>Sala Operat.</td> <td>081 5672150</td> </tr> </table> | Centr. | 081 2441111 | Sala Operat. | 081 5672150 |
| Centr. | 081 2441111 | | | | |
| Sala Operat. | 081 5672150 | | | | |

- | | | | |
|---|--|------|-----------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Interporto Campano S.p.a. di Nola- Direzione Sicurezza
interportocampano@legalmail.it | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Tel.</td> <td>081 3115111 / 3115237</td> </tr> </table> | Tel. | 081 3115111 / 3115237 |
| Tel. | 081 3115111 / 3115237 | | |

