

**S.S. 268 "DEL VESUVIO"
RADDOPPIO DA DUE A QUATTRO CORSIE DELLA STATALE
dal Km 19+550 al Km 29+300
IN CORRISPONDENZA DELLO SVINCOLO DI ANGRÌ**

1° Lotto, dal Km 19+554 al Km 23+100

PROGETTO DEFINITIVO

COD. NA234

**PROGETTAZIONE: R.T.I.: PROGER S.p.A. (capogruppo mandataria)
PROGIN S.p.A. - INTEGRA CONSORZIO STABILE
IDROESSE Engineering S.r.l. - Prometeoengineering.it S.r.l. - ART S.r.l.**

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Prof. Ing. Antonio GRIMALDI (Progin S.p.A.)

CAPOGRUPPO MANDATARIA:



PROGER

Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Stefano PALLAVICINI

GEOLOGO:

Dott. Geol. Nocerino GIOSAFATTE (Prometeoengineering.it S.r.l.)

MANDANTI:



Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Lorenzo INFANTE



Direttore Tecnico:
Prof. Ing. Franco BRAGA

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Nicola SCIARRA (Proger S.p.A.)



Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Alberto CECCHINI



Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Alessandro FOCARACCI

PROJECT MANAGER DELL'R.T.I.:

Dott. Ing. Carlo LISTORTI (Proger S.p.A.)

VISTO: RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Dott. Ing. Antonio SCALAMANDRÈ



Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Ivo FRESIA

**CANTIERIZZAZIONE
FASI DI LAVORO
PARTE GENERALE
Relazione tecnica descrittiva**

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

T01CA00CANRE04_A.dwg

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

DPNA0234 D 19

CODICE ELAB.

T01CA00CANRE04

A

A

EMISSIONE

15 Luglio 2020

BELARDINELLI

EUSEPI

BRAGA

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

**S.S. 268 "DEL VESUVIO"
RADDOPPIO DA DUE A QUATTRO CORSIE
dal Km 19+554 al Km 29+300
1° Lotto, dal Km 19+554 al Km 23+100
2° Lotto, dal Km 23+100 al Km 29+300**

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione tecnica descrittiva

T01CA00CANRE04_A.docx

INDICE

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE DELLE FASI REALIZZATIVE	7
2.1 DESCRIZIONE DELLE SOTTOFASI.....	7
2.1.1 MACRO-FASE 1 - SOTTOFASI	7
2.1.2 MACRO-FASE 2 – SOTTOFASI.....	9
2.1.3 MACRO-FASE 3 – SOTTOFASI.....	10
2.1.4 MACRO-FASE 4 – SOTTOFASI.....	11

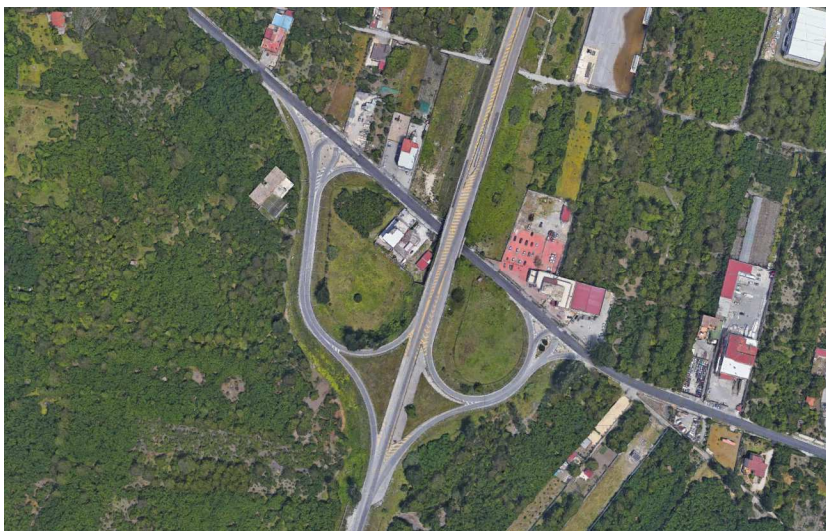
1. PREMESSA

Nell'ambito dell'intervento esteso di adeguamento funzionale della Strada Statale S.S. 268, con riferimento specifico al 1° Lotto del km 19+554 al km 23+100, la presente relazione descrive gli aspetti generali e la rappresentazione analitica del progetto di adeguamento funzionale e potenziamento degli svincoli di interconnessione tra la strada extraurbana principale e le viabilità di rango minore. In generale il Progetto Definitivo "**S.S.268 "del Vesuvio" - Raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+554 al km 29+300 in corrispondenza dello Svincolo di Angrì**" è stato affidato da Anas S.p.A. al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da Proger S.p.A., Progin S.p.A., Integra Consorzio Stabile, Idroesse Engineering S.r.l., Prometeoengineering.it S.r.l., ART S.r.l. tramite "Accordo Quadro per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva - Lotto 6: Coordinamento territoriale Anas 7 - Campania" – CIG 72687298EB", di cui alla Gara DG 27/17. L'intero progetto risulta suddiviso in due lotti:

- **1° Lotto: dal km 19+554 al km 23+100 (tra lo svincolo di San Giuseppe Vesuviano-Poggiomarino e lo svincolo di Boscoreale compreso);**
- **2° Lotto: dal km 23+100 al km 29+300 (tra lo svincolo di Boscoreale e lo svincolo di Angrì).**

Con riferimento al solo lotto 1, il tracciato presenta allo stato di fatto 3 svincoli di interconnessione come di seguito descritto:

- **Svincolo di San Giuseppe Vesuviano-Poggiomarino:** connessione della SS268 a Via Martiri di Nassirya, collegamento alla carreggiata di asse principale tramite intersezioni a raso, di tipo "a T", sulla viabilità locale; mancanza allo stato di fatto di corsie di accumulo o di adeguata segnaletica orizzontale di incanalamento per i flussi veicolari



Lo svincolo è completo dal punto di vista funzionale (4 manovre); Il progetto di raddoppio avviene lato Nord, in prosecuzione alla situazione attuale già allargata. Per permettere l'inserimento delle

T01CA00CANRE04_A.docx



PROGER

PROGIN



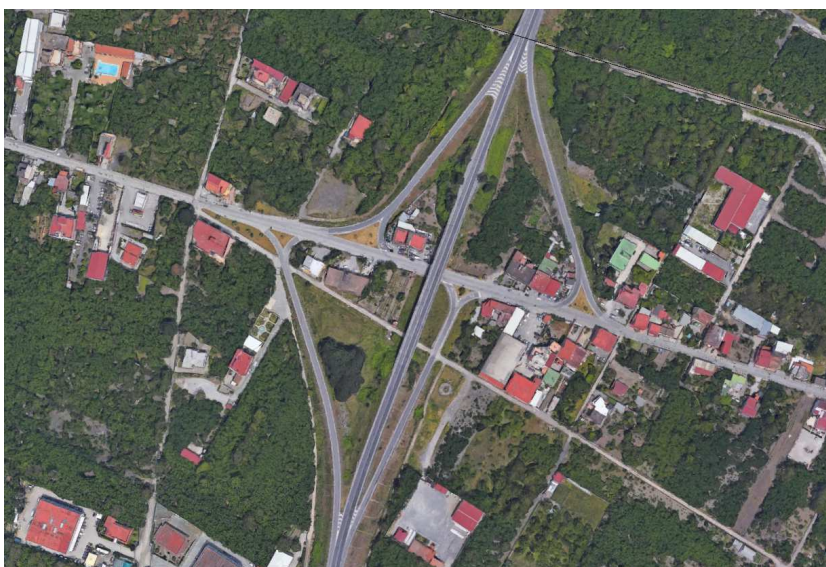
INTEGRA



IDROESSE
ENGINEERING

corsie di immissione e diversione è stato necessario demolire le rampe esistenti e spostare verso sud gli innesti, più precisamente di 220m per la carreggiata sud e di 340m per la carreggiata nord. I lavori di raddoppio necessariamente rimodulano le corsie specializzate di uscita e ingresso secondo le normative vigenti.

- **Svincolo di Terzigno:** connessione della SS268 a Via Giuseppe Verdi, intersezione a livelli sfalsati di tipo in rilevato e intersezioni a raso, di tipo "a T", sulla viabilità locale; presenza allo stato di fatto di corsie di accumulo necessarie all'interscambio dei veicoli da adeguare in ragione dei nuovi flussi veicolari introdotti dal potenziamento funzionale dell'infrastruttura.



La connessione risulta essere completa per manovre di ingresso e uscita; il progetto di raddoppio avviene lato Nord e tutte le rampe ribattono parzialmente il tracciato esistente rettificando gli attacchi lato Nord in relazione alla geometria variata delle carreggiate principali. Anche in questo caso il progetto adegua le corsie di immissione ed uscita secondo i criteri funzionali e geometrici della normativa di settore.

- **Svincolo di Boscoreale - Poggiomarino:** connessione della SS268 a Via Passanti Flocco, intersezione a livelli sfalsati di tipo in rilevato e intersezioni a raso, di tipo "a T", sulla viabilità locale; presenza allo stato di fatto di corsie di accumulo necessarie all'interscambio dei veicoli da adeguare in ragione dei nuovi flussi veicolari introdotti dal potenziamento funzionale dell'infrastruttura.

T01CA00CANRE04_A.docx



PROGER

PROGIN

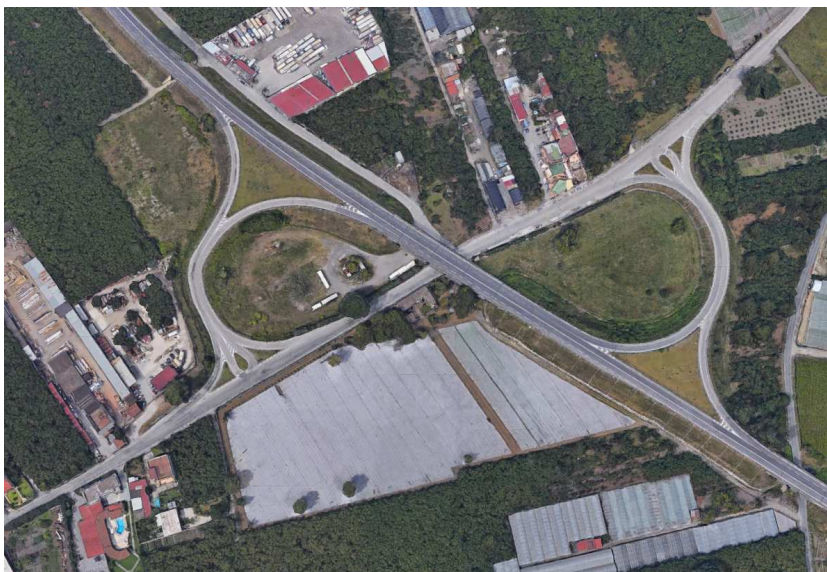
Progettazione Grandi Infrastrutture



INTEGRA



IDROESSE
ENGINEERING



La connessione risulta essere completa per manovre di ingresso e uscita; il progetto di raddoppio avviene lato Nord e tutte le rampe ribattono parzialmente il tracciato esistente rettificando gli attacchi lato Nord in relazione alla geometria variata delle carreggiate principali. Anche in questo caso il progetto adegua le corsie di immissione ed uscita secondo i criteri funzionali e geometrici della normativa di settore.

Pertanto, la presente relazione di cantierizzazione contiene i seguenti elementi:

- Descrizione sintetica delle opere da realizzare;
- Descrizione delle macro-fasi e relative sottofasi di lavoro da eseguire;
- Descrizione delle deviazioni di traffico necessarie per la realizzazione dell'opera.

La relazione è inoltre illustrata dalle tavole seguenti:

- T01CA00CANPE01_A - Planimetria di progetto fase 1 e fase 2 (scala 1:5.000);
- T01CA00CANPE02_A - Planimetria di progetto fase 3 e fase 4 (scala 1:5.000);
- T01CA01CANPE01_A - SVINCOLO VIA NUOVA POGGIOMARINO - LOC. MUSCETTOLI - Planimetria di progetto fase 1 e fase 2 (scala 1:2.000);
- T01CA01CANPE02_A - SVINCOLO VIA NUOVA POGGIOMARINO - LOC. MUSCETTOLI - Planimetria di progetto fase 3 e fase 4 (scala 1:2.000);
- T01CA02CANPE01_A - SVINCOLO TERZIGNO - POGGIOMARINO - Planimetria di progetto fase 1 e fase 2 (scala 1:2.000);
- T01CA02CANPE02_A - SVINCOLO TERZIGNO - POGGIOMARINO - Planimetria di progetto fase 3 e fase 4 (scala 1:2.000);

T01CA00CANRE04_A.docx

- T01CA03CANPE01_A - SVINCOLO BOSCOREALE - Planimetria di progetto fase 1 e fase 2 (scala 1:2.000);
- T01CA03CANPE02_A - SVINCOLO BOSCOREALE - Planimetria di progetto fase 3 e fase 4 (scala 1:2.000);

T01CA00CANRE04_A.docx

2. DESCRIZIONE DELLE FASI REALIZZATIVE

Le fasi realizzative dell'opera sono state individuate cercando di evitare la chiusura del traffico veicolare e di evitare il più possibile deviazioni del flusso rispetto alle direzioni principali, a tali obiettivi si è aggiunta la necessità di evitare la chiusura delle rampe di uscita immissioni presenti.

Tali scelte poste alla base della cantierizzazione sono la base per non creare condizioni di disagio all'utente utilizzatore dell'infrastruttura stradale.

Sulla base degli obiettivi prefissati sono state individuate numero 4 macro-fasi di attività in successione tra loro all'interno delle quali sono state individuate delle sottofasi realizzative.

Le quattro macro-fasi che caratterizzano le attività sono così contraddistinte:

- **Macro-Fase 1**, caratterizzata dalla realizzazione della sede stradale e delle opere o parti d'opera previste sulla carreggiata Nord (carreggiata prevista per il raddoppio) senza la chiusura delle rampe di accesso/immissione esistenti sul lato Nord. Tale scelta permette di mantenere il flusso veicolare sulla sede esistente che non subirà nessuna interferenza o limitazione per la presenza del cantiere.
- **Macro-Fase 2**, caratterizzata dalla realizzazione di quelle parti d'opera e finiture per terminare la carreggiata Nord in questa fase sono previste due deviazioni provvisorie per permettere la continuità di utilizzo delle rampe di uscita/immissione degli svincoli di SVINCOLO VIA NUOVA POGGIOMARINO - LOC. MUSCETTOLI e SVINCOLO TERZIGNO – POGGIOMARINO. Tali deviazioni risultano necessarie anche per completare le attività previste per le nuove rampe di svincolo.
- **Macro-Fase 3**, caratterizzata dalla realizzazione delle opere previste sulla carreggiata sud (adeguamento della carreggiata esistente), in questa fase sono previste delle deviazioni provvisorie per permettere l'utilizzo delle rampe di immissione/uscita.
In questa fase è prevista la chiusura della rampa in uscita allo svincolo di SVINCOLO TERZIGNO – POGGIOMARINO e della corsia di immissione per lo svincolo di BOSCOREALE.
- **Macro-Fase 4**, caratterizzata dalla realizzazione delle opere di completamento previste sulla carreggiata sud.

2.1 DESCRIZIONE DELLE SOTTOFASI

All'interno delle quattro macro-fasi descritte in precedenza vengono individuate le sottofasi realizzative.

2.1.1 MACRO-FASE 1 - SOTTOFASI

All'interno della **Macro-Fase 1** sono identificate le seguenti sottofasi realizzative:

- **Sottofase 1-A**: nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 0+385.65 alla Km 0+919.57, nonché la realizzazione della parte del nuovo svincolo VIA NUOVA POGGIOMARINO - LOC. MUSCETTOLI, senza interferire con il flusso esistente e senza necessità di deviazioni provvisorie.
- **Sottofase 1-B**: nella quale si prevede la realizzazione dell'opera VI.01.N dalla Km del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 0+919.57 alla Km 0+944.47;

T01CA00CANRE04_A.docx

- **Sottofase 1-C:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 0+944.47 alla Km 1+392.51;
- **Sottofase 1-D:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord e dell'opera VI.02.N dalla Km 1+392.51 alla Km 1+409.51;
- **Sottofase 1-E:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 1+409.51 alla Km 1+534.45 nonché dell'opera VI.03.N dalla Km 1+534.45 alla Km 1+551.45. Inoltre, in questa si prevede la deviazione della rampa esistente di immissione così da realizzare l'opera VI.03.N senza interferire con il traffico esistente;
- **Sottofase 1-F:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 1+551.45 alla Km 1+731.36;
- **Sottofase 1-G:** realizzazione dell'opera VI.04.N dalla Km 1+731.36 alla Km 1+854.16;
- **Sottofase 1-H:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 1+854.16 alla Km 2+303.62, nonché di parte della nuova rampa in uscita dello svincolo di Terzigno;
- **Sottofase 1-I:** realizzazione dell'opera VI.05.N dalla Km 2+303.62 alla Km 2+328.53;
- **Sottofase 1-L:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 2+328.53 alla Km 2+727.29, nonché della parte d'opera ST.01.0 relativa al sottovia alla Km 2+486.34;
- **Sottofase 1-M:** realizzazione dell'opera VI.06.N dalla Km 2+727.29 alla Km 2+744.29;
- **Sottofase 1-N:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 2+744.29 alla Km 3+474.40, nonché delle seguenti opere:
 - **MS.03.N** muro di sostegno;
 - **ST.02.0** sottovia alla Km 3+280.42.
- **Sottofase 1-O:** realizzazione dell'opera VI.07.N dalla Km 3+474.40 alla Km 3+551.50;
- **Sottofase 1-P:** nella quale si prevede la realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 3+551.50 alla Km 4+442.00 comprensiva delle parti di rampe di uscita/immissione dello svincolo di Boscoreale-Poggiomarino senza interferire con il traffico esistente e la realizzazione dell'opera ST.03.0 sottovia al Km 3+797.14;
- **Sottofase 1-Q:** realizzazione dell'opera VI.10.N;
- **Sottofase 1-R:** realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Nord dalla Km 4+622.65 A FINE LOTTO.

Si riporta di seguito stralcio planimetrico relativo alla Macro-Fase 1.

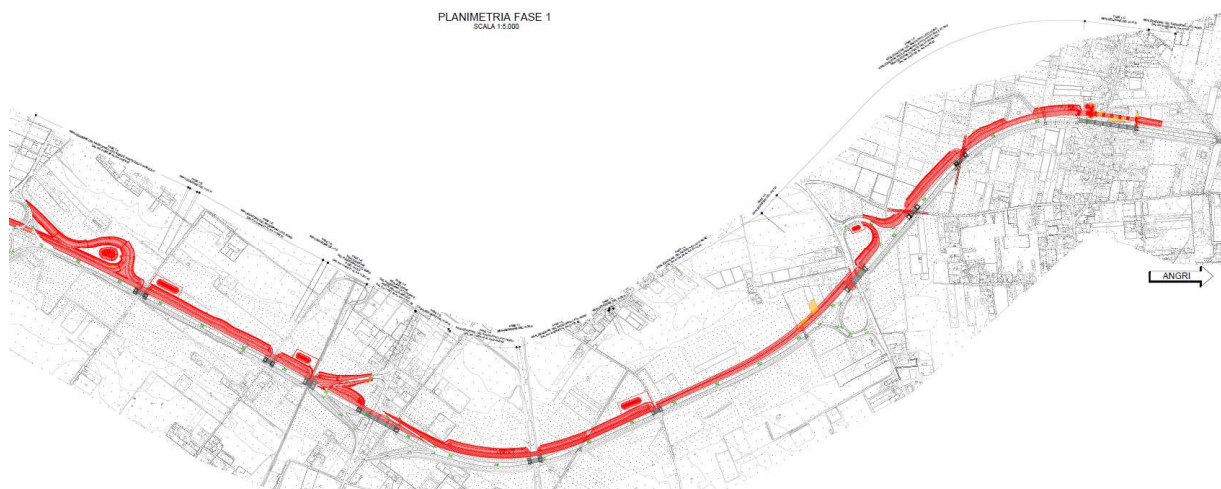


Figura 1 – Stralcio planimetrico Macro-Fase 1

2.1.2 MACRO-FASE 2 – SOTTOFASI

All'interno della **Macro-Fase 2** sono identificate le deviazioni provvisorie necessarie ad evitare un'interruzione del flusso veicolare con l'utilizzo delle nuove rampe di svincolo realizzate o adeguate nella macro-fase precedente, inoltre sono previste le seguenti sottofasi realizzative:

- **Sottofase 2-A:** realizzazione della parte di carreggiata nord per completare quanto già eseguito nella fase precedente e demolizione del rilevato e delle parti d'opera dell'esistente;
- **Sottofase 2-B:** opere di completamento delle rampe dello svincolo di Terzigno.
- **Sottofase 3-C:** opere di completamento del lato nord dello svincolo di Boscoreale – Poggiomarino.

Si riporta di seguito stralcio planimetrico relativo alla Macro-Fase 2.

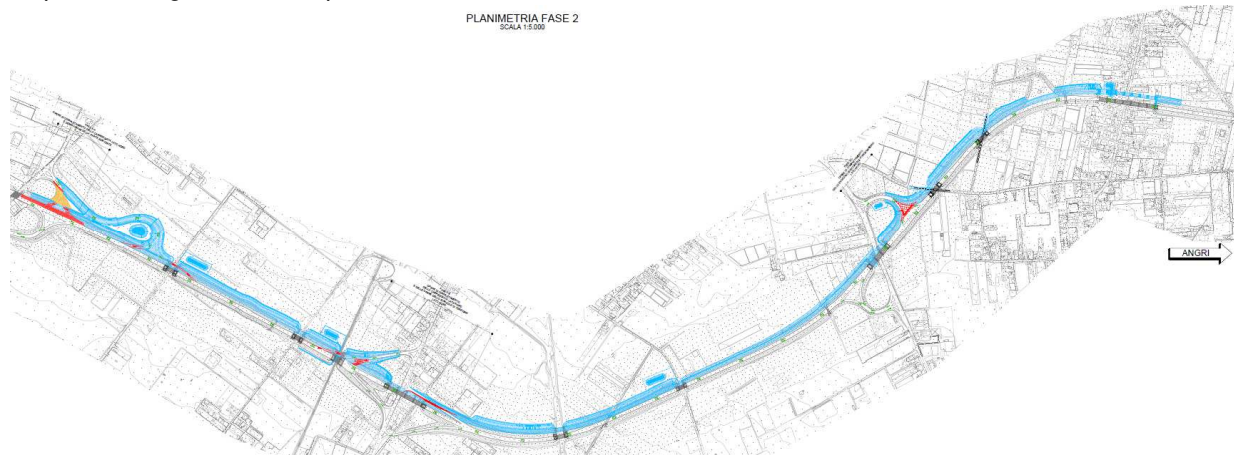


Figura 2 – Stralcio planimetrico Macro-Fase 2

T01CA00CANRE04_A.docx



PROGER

PROGIN



INTEGRA



IDROESSE
ENGINEERING

2.1.3 MACRO-FASE 3 – SOTTOFASI

All'interno della **Macro-Fase 3** sono identificate le seguenti sottofasi realizzative:

- **Sottofase 3-A:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud e dello svincolo dal Km 0+384.45 al Km 0+919.39;
- **Sottofase 3-B:** realizzazione/adequamento dell'opera VI.01.S;
- **Sottofase 3-C:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud dal Km 0+944.29 al Km 1+388.98;
- **Sottofase 3-D:** realizzazione/adequamento dell'opera VI.02.S;
- **Sottofase 3-E:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud e dell'opera VI.03.S, dal Km 1+405.98 al Km 1+551.84;
- **Sottofase 3-F:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud e dello svincolo di Terzigno rampa in uscita, per la quale si prevede una momentanea chiusura al traffico, dal Km 1+551.84 al Km 1+731.02;
- **Sottofase 3-G:** realizzazione dell'opera VI.04.S;
- **Sottofase 3-H:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud e della rampa di immissione dello svincolo di Terzigno, dal Km 1+854.01 al Km 2+310.19;
- **Sottofase 3-I:** realizzazione dell'opera VI.05.S;
- **Sottofase 3-L:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud dal Km 2+335.20 al Km 2+735.41;
- **Sottofase 3-M:** realizzazione dell'opera VI.06.S;
- **Sottofase 3-N:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud e dello svincolo dal Km 2+752.41 al Km 3+478.91;
- **Sottofase 3-O:** realizzazione dell'opera VI.07.S;
- **Sottofase 3-P:** realizzazione/adequamento della carreggiata lato sud e del sottovia ST.03.0 e ST.04.0, dal Km 3+558.98 al Km 4+438.95;
- **Sottofase 3-Q:** realizzazione dell'opera VI.10.S;
- **Sottofase 3-R:** realizzazione del raddoppio della carreggiata lato Sud dal Km 4+622.65 al Km 4+707.11.

Si riporta di seguito stralcio planimetrico relativo alla Macro-Fase 3.

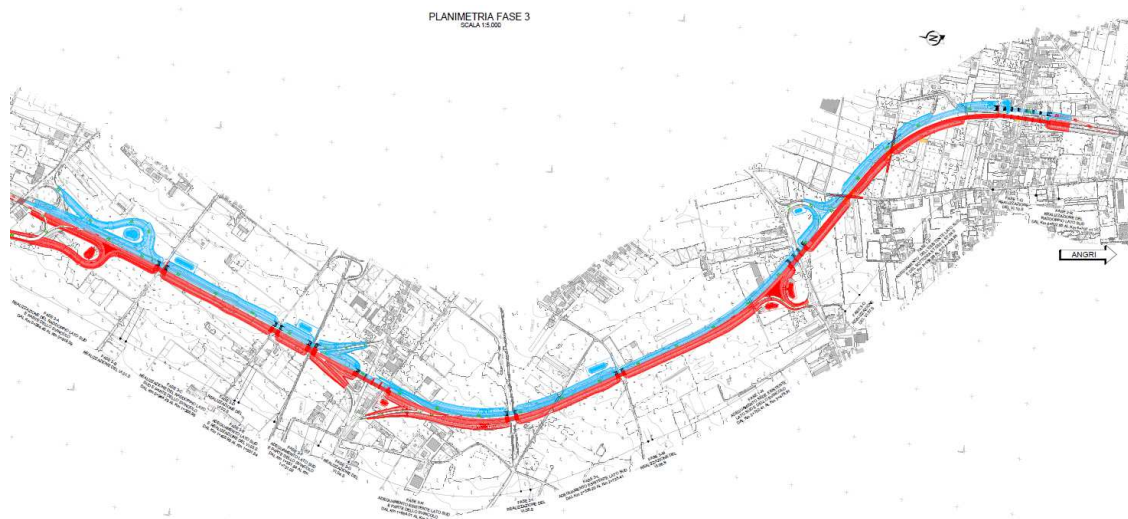


Figura 3 – Stralcio planimetrico Macro-Fase 3.

2.1.4 MACRO-FASE 4 – SOTTOFASI

All'interno della **Macro-Fase 4** sono identificate tutte le attività di completamento dell'opera che non generano nessuna interruzione del flusso veicolare e che permettono di consegnare l'opera finita e alla regola dell'arte.

Durante questa fase alla fine del LOTTO 1, si prevede un restringimento ad una corsia per il flusso veicolare con direzione Napoli – Angri per proseguire sulla viabilità esistente e allo stesso tempo una deviazione del flusso veicolare con direzione Angri – Napoli dalla sede esistente sulla nuova carreggiata Nord completata nelle fasi precedenti. Tale restringimento e deviazioni sono pensati qualora il LOTTO 2 non sia già stato realizzato o venga realizzato in una fase successiva al LOTTO 1.

T01CA00CANRE04_A.docx