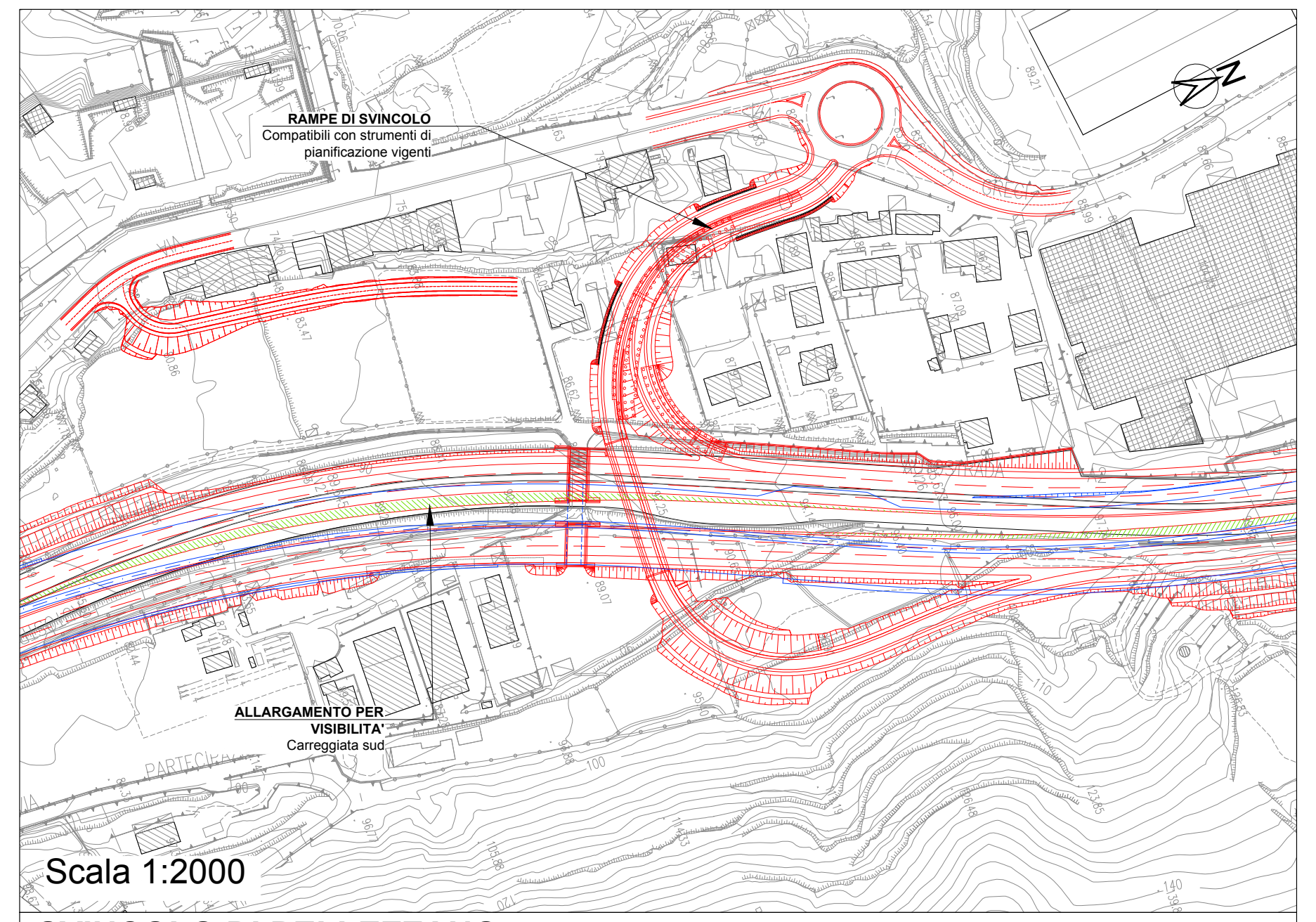
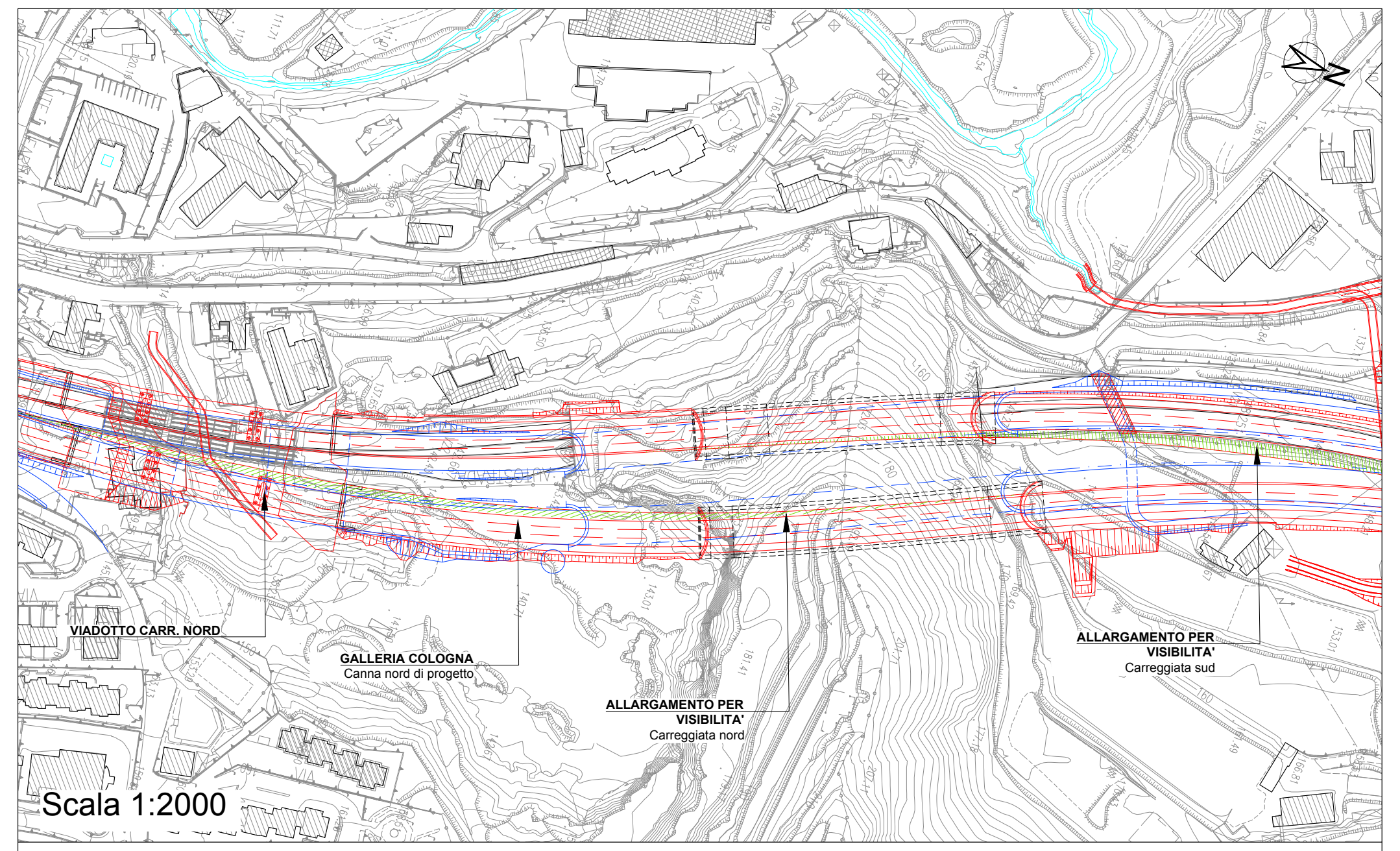

RAMPE DI SVINCOLO
Compatibili con strumenti di pianificazione vigenti
ALLARGAMENTO PER VISIBILITA'
Carreggiata sud
Scala 1:2000

SVINCOLO DI PELLEZZANO

Il PP prevedeva uno svincolo in località Fratte che ha ricevuto parere favorevole da parte del Comune di Salerno (delibera Giunta Comunale n.408 del 30 dicembre 2016), ma non é stato approvato in sede di Conferenza di Servizi da parte del MIBACT per incompatibilità archeologica. In fase di PD il RTI ha provveduto, in ottemperanza alla **prescrizione 1.1.7 - Delibera CIPE n. 38 del 21 Marzo 2018,** alla individuazione di una soluzione alternativa, con nuova localizzazione dello svincolo alla progressiva 1+070, circa 700 m a nord rispetto alla posizione prevista nel progetto preliminare bocciata dal MIBACT.

La nuova posizione non presenta caratteri che ne precludano la compatibilità ambientale-paesaggistica ed urbanistica rispetto alle previsioni degli strumenti di pianificazione vigenti (PUC).La nuova localizzazione consente le manovre di uscita per la provenienza da nord con collegamento alla SS18 per i flussi con destinazione Salerno, e analogamente le manovre di immissione in direzione nord per i flussi provenienti da Salerno tramite la SS18 ed alleggerisce il traffico sullo svincolo di Fratte esistente collocato più a sud.
Lo svincolo è stato dimensionato con riferimento al D.M. 19.04.2006 (cfr. **prescrizione 1.6.3 - Delibera CIPE n. 38 del 21 Marzo 2018**).

FOCUS 1

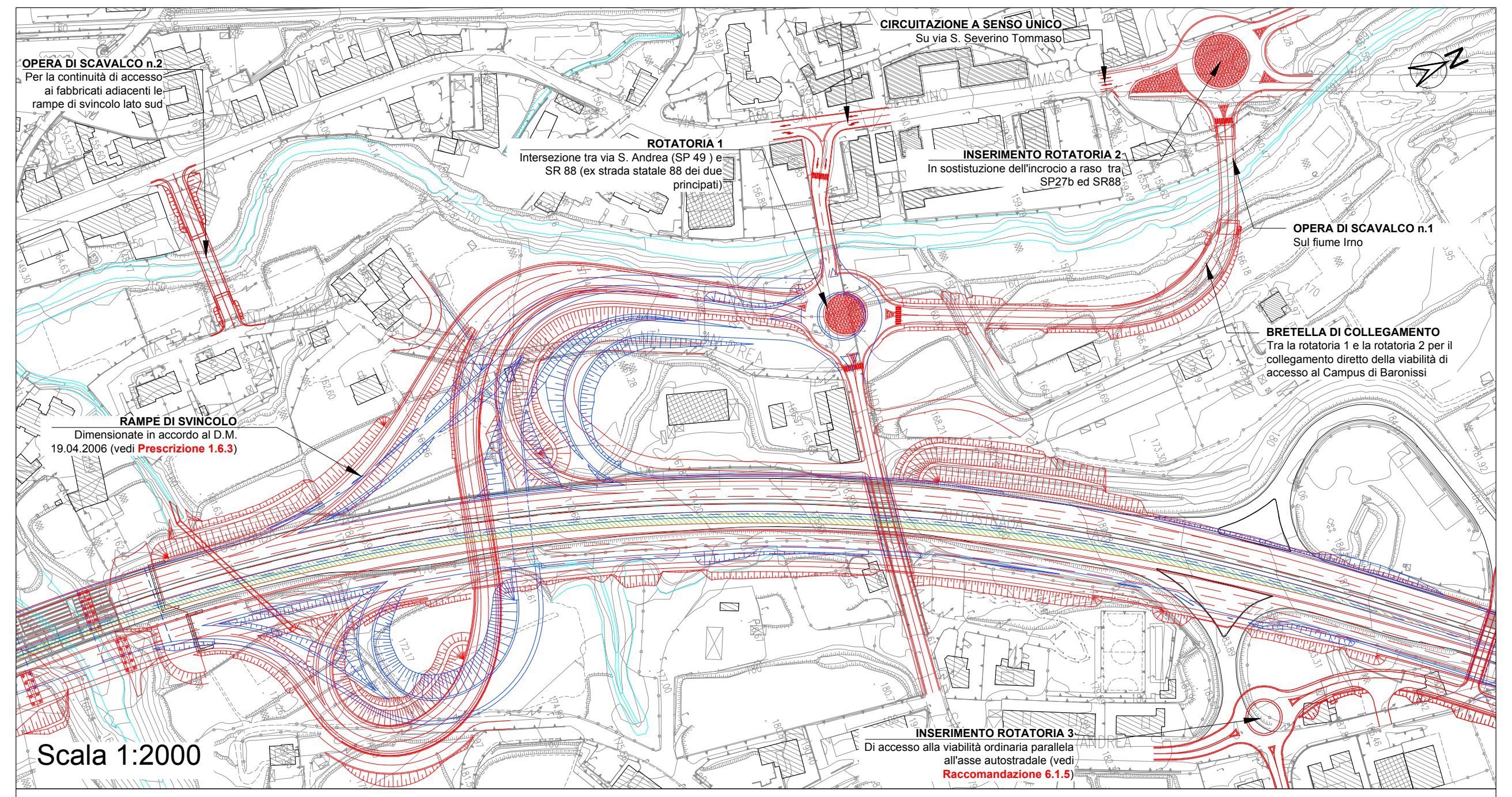

VIADOTTO CARR. NORD
GALLERIA COLOGNA
Canna nord di progetto
ALLARGAMENTO PER VISIBILITA'
Carreggiata nord
ALLARGAMENTO PER VISIBILITA'
Carreggiata sud
Scala 1:2000

GALLERIA NATURALE - Km 2+285

Si illustrano di seguito le principali modifiche per il tratto in esame caratterizzato dalla presenza della Galleria Cologna rispetto alle previsioni di PP, evidenziandone le ragioni fondanti ed i riferimenti a specifiche prescrizioni:

1. La carreggiata sud ricalca sostanzialmente le due gallerie esistenti, mentre la posizione della carreggiata nord è traslata verso monte rispetto alle previsioni di PP, con conseguente maggiore distanziamento delle due canne della Galleria Cologna. Tale modifica é dovuta alla necessità di mantenere in esercizio la circolazione durante tutte le fasi di lavorazione su almeno 4 corsie (due per senso di marcia), come esplicitamente indicato nella **Nota Tecnica delle *Linee Guida per lo sviluppo del Progetto Definitivo* reddatte da ANAS**. In particolare in fase di esecuzione del nuovo Viadotto Cologna - Carr. Nord la circolazione é mantenuta sul viadotto sud esistente, con conseguente necessità di distanziare a sufficienza le strutture delle due opere. Il viadotto sud viene demolito e ricostruito solo a realizzazione delle opere lato monte avvenuta, con completamento del Viadotto Cologna e della canna nord che consentono la continuità di circolazione richiesta.
2. La sezione dell'infrastruttura è funzione dell'andamento planoaltimetrico del tracciato e degli allargamenti in curva necessari a garantire condizioni di visibilità coerenti con le richieste della norma, in ottemperanza alla **Delibera CIPE n. 38 del 21 Marzo 2018 - prescrizioni 1.6.2,1.6.4, 1.6.5**
3. Si prevedono adeguati interventi di rispristino ambientale degli imbocchi e delle aree comprese tra le due carreggiate in ottemperanza alla **Delibera CIPE n. 38 del 21 Marzo 2018 - prescrizione 1.1.2**

FOCUS 4

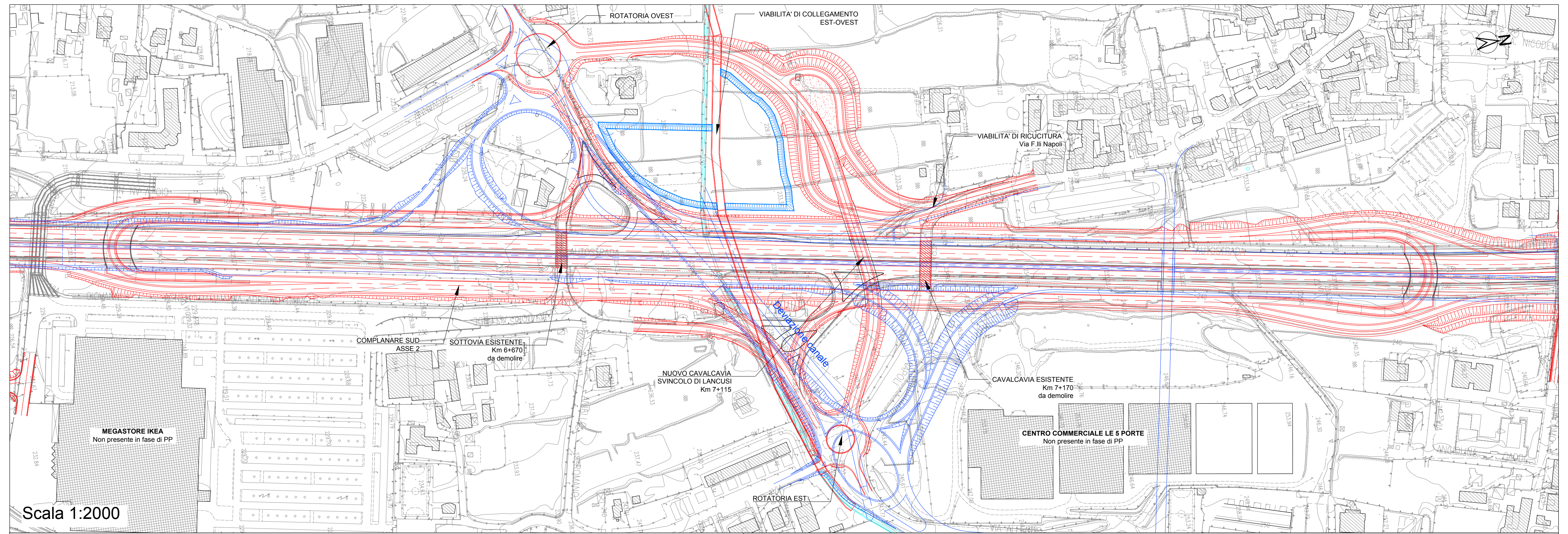

OPERA DI SCAVALCO n.2
Per la continuità di accesso ai fabbricati adiacenti le rampe di svincolo lato sud
CIRCUITAZIONE A SENSO UNICO
Su via S. Severino Tommaso
ROTATORIA 1
Intersezione tra via S. Andrea (SP 49) e SR 88 (ex strada statale 88 dei due principati)
INSERIMENTO ROTATORIA 2
In sostituzione dell'incrocio a raso tra SP27b ed SR88
OPERA DI SCAVALCO n.1
Sul fiume Irno
BRETELLA DI COLLEGAMENTO
Tra la rotatoria 1 e la rotatoria 2 per il collegamento diretto della viabilità di accesso al Campus di Baronissi
RAMPE DI SVINCOLO
Dimensionate in accordo al D.M. 19.04.2006 (vedi Prescrizione 1.6.3)
INSERIMENTO ROTATORIA 3
Di accesso alla viabilità ordinaria parallela all'asse autostradale (vedi Raccomandazione 6.1.5)
Scala 1:2000

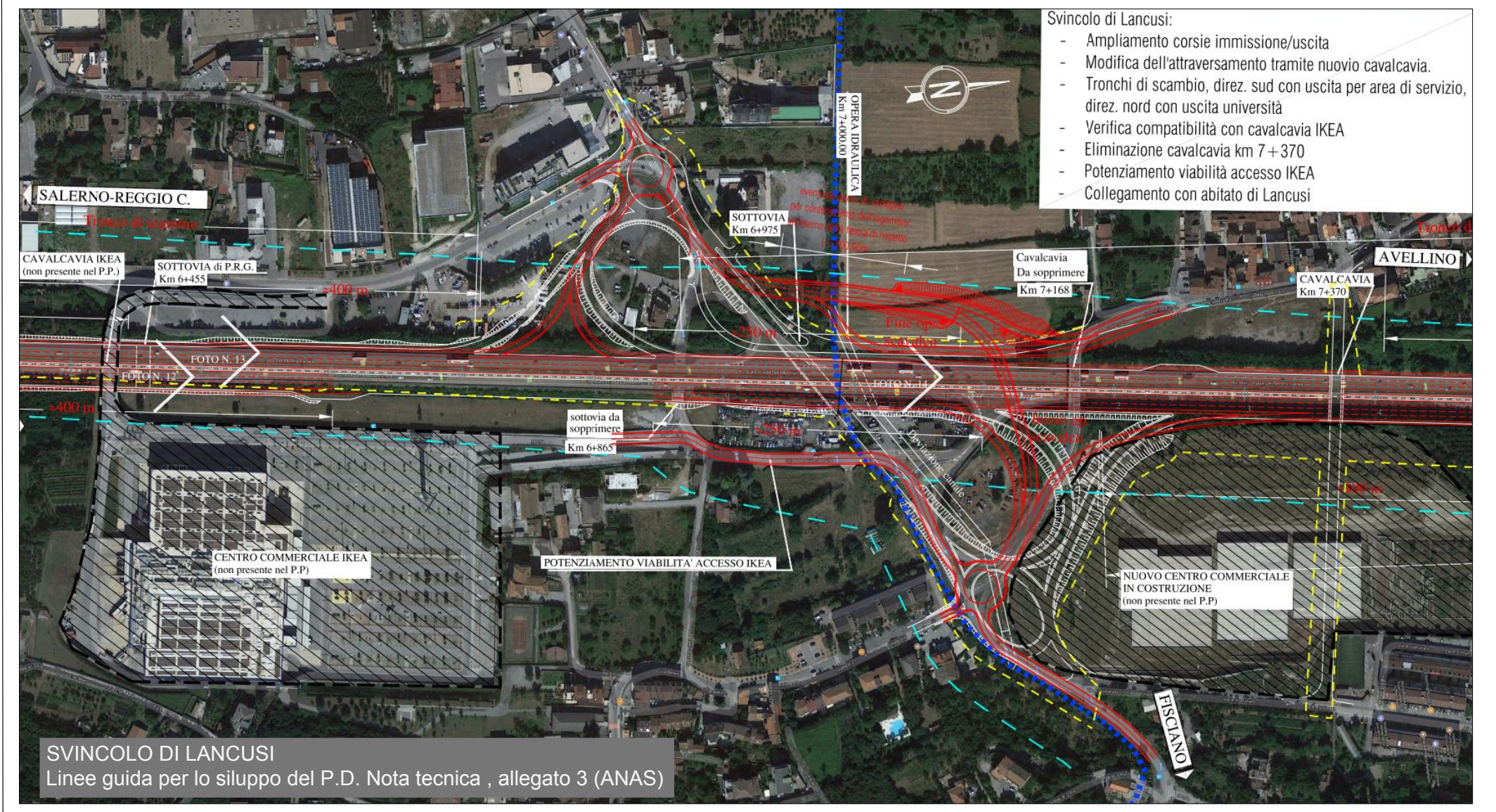
SVINCOLO DI BARONISSI

Le principali modifiche apportate dal PD alla soluzione prevista per lo svincolo di Baronissi in PP riguardano:

1. Realizzazione di una bretella di collegamento tra la ROTATORIA 1 di progetto e la nuova viabilità di collegamento al Campus di Baronissi (tangenziale est Via A. Moro), già realizzata dal Comune di Baronissi e dalla Provincia di Salerno, attraverso l'inserimento della ROTATORIA 2, in accordo alle previsioni del P.U.C. come richiamato dalla **raccomandazione 6.1.2 - Delibera CIPE n.28 del 21 Marzo 2018**. Tale soluzione consente anche la razionalizzazione dello svincolo in corrispondenza dell'attuale incrocio tra la SP 27b e la SR88 grazie all'inserimento della sopracitata rotatoria preceduta da un'opera di attraversamento del fiume Irno.
2. Il PD ha accolto tale raccomandazione, ottimizzando ulteriormente il sistema di viabilità locale con la previsione di circuitazione a senso unico in direzione sud sul tratto esistente di Via S. Severino Tommaso, compreso tra la nuova rotatoria 2 e l'intersezione con Via di S. Andrea.
3. In ottemperanza alla **prescrizione 1.6.3 - Delibera CIPE n. 28 del 21 Marzo 2018**, tutte le rampe di svincolo e le intersezioni a raso e in rotatoria relative alla progettazione di riqualifica delle strade secondarie sono state dimensionate facendo riferimento al D.M. 19.04.2006 .
4. In ragione del dimensionamento delle rampe sopra citato si è resa necessaria la realizzazione di un'opera di scavalco del Fiume Irno per garantire continuità di accesso ai fabbricati posti in adiacenza delle nuove rampe di svincolo sulla carreggiata sud attualmente serviti dal tratto terminale di via S.Andrea che si prevede in dismissione per la realizzazione delle suddette rampe di svincolo.

FOCUS 6


ROTATORIA OVEST
VIABILITA' DI COLLEGAMENTO EST-OVEST
VIABILITA' DI RICUCITURA
Via F.lli Napoli
COMPLANARE SUD
ASSE 2
SOTTOVIA ESISTENTE
Km 6+670
da demolire
NUOVO CAVALCAVIA
SVINCOLO DI LANCUSI
Km 7+115
Deviazione canale
CAVALCAVIA ESISTENTE
Km 7+170
da demolire
MEGASTORE IKEA
Non presente in fase di PP
CENTRO COMMERCIALE LE 5 PORTE
Non presente in fase di PP
ROTATORIA EST
Scala 1:2000


Svincolo di Lancusi:
- Ampliamento corsie immissione/uscita
- Modifica dell'attraversamento tramite nuovio cavalcavia.
- Tronchi di scambio, direz. sud con uscita per area di servizio, direz. nord con uscita università
- Verifica compatibilità con cavalcavia IKEA
- Eliminazione cavalcavia km 7+370
- Potenziamento viabilità accesso IKEA
- Collegamento con abitato di Lancusi
SALERNO-REGGIO C.
CAVALCAVIA IKEA
(non presente nel P.P.)
SOTTOVIA di P.R.G.
Km 6+455
SOTTOVIA
Km 6+975
OPERA IDRAULICA
Km 7+000,00
Cavalcavia
Da sopprimere
Km 7+168
CAVALCAVIA
Km 7+370
AVELLINO
sottovia da sopprimere
Km 6+865
CENTRO COMMERCIALE IKEA
(non presente nel P.P)
POTENZIAMENTO VIABILITA' ACCESSO IKEA
NUOVO CENTRO COMMERCIALE IN COSTRUZIONE
(non presente nel P.P)
FISCIANO

SVINCOLO DI LANCUSI
Linee guida per lo siluppo del P.D. Nota tecnica , allegato 3 (ANAS)

SVINCOLO DI LANCUSI

Si illustrano di seguito le principali modifiche apportate dal PD allo svincolo di Lancusi evidenziandone le ragioni fondanti in riferimento a raccomandazioni e prescrizioni:

1. Modifica dello schema funzionale dello svincolo per tener conto del megastore Ikea e del Centro Commerciale Le 5 Porte non esistenti in fase di redazione del P.P. Tale esigenza é evidenziata nella **raccomandazione 6.1.9 - Delibera CIPE n.28 del 21 Marzo 2018.**
2. Il progetto dello svincolo si rifa sostanzialmente allo schema proposto da ANAS contenuto nell'**allegato 3 alle *Linee Guida per lo sviluppo del Progetto Definitvo*** di cui si riporta lo stralcio con modifiche geometriche alle rampe di svincolo dovute all'esigenza di dimensionarne i componenti in riferimento dal D.M. 19.04.2006 come da **prescrizione 1.1.4 - Delibera CIPE n.28 del 21 Marzo 2018.** Inoltre, il progetto dell'intero svincolo di riconnessione all'area commerciale di Lancusi ha tenuto in conto, tramite il rilievo aggiornato allo stato di fatto, del viadotto Ikea e della compatibilità di quest'ultimo con le rampe di svincolo e/o con l'allargamento dell'asse principale.
3. La soluzione di svincolo è stata proposta in ragione di specifico Studio di Traffico redatto in fase di progetto defintivo

LEGENDA

🟦	PROGETTO PRELIMINARE
🟥	PROGETTO DEFINITIVO
	ALLARGAMENTI PER VISIBILITA'
🟩	Zebratura allargamenti
Allargamento ciglio L max	Settore soggetto ad allargamento per visibilità

SOVRAPPOSIZIONE PP - PD

Nel presente elaborato sono sovrapposti il PP ed il PD, con evidenza dei discostamenti geometrici dei tracciati di progetto e delle diverse previsioni per le opere da demolire, adeguare e realizzare.

Le modifiche apportate in fase di PD sono dovute a tre ordini di ragioni che si elencano nel seguito:

- Necessità di rispondere alle prescrizioni e raccomandazioni della **Delibera CIPE n. 28 del 21 Marzo 2018**, prevedendo soluzioni alternative o ottimizzando il tracciato di progetto preliminare per garantire l'ottemperanza alle suddette prescrizioni e raccomandazioni
- Necessità di assicurare continuità di circolazione durante tutte le fasi di lavorazione ed esecuzione delle opere, conservando lungo l'infrastruttura sempre almeno 4 corsie (2 per senso di marcia) come esplicitamente indicato nella **Nota Tecnica delle Linee Guida per lo Sviluppo del Progetto Preliminare redatte ANAS**, esigenza ribadita anche durante lo sviluppo della progettazione. Tale contingenza determina la necessità di deviare il traffico talvolta sulla sede stradale esistente e talaltra nella carreggiata nord di raddoppio in esecuzione.
- Maggiore accuratezza ed aggiornamento dei dati di base grazie all'esecuzione di una campagna di rilievo eseguita ad hoc per lo sviluppo del progetto definitivo. Ne consegue la verifica delle previsioni del PP con ottimizzazione plano-altimetrica del tracciato e definizione puntuale delle opere di progetto

OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI

Nel presente elaborato si fornisce evidenza delle modifiche intervenute in fase di PD **in ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 28 del 21 Marzo 2018** con riferimento puntuale a quelle specifiche per alcuni ambiti territoriali di progetto inquadrati in scala 1:2000 per meglio esplicitare tutte le modifiche intervenute ed evidenziarne le ragioni fondanti. Si richiamano di seguito le prescrizioni relative alla progettazione stradale che hanno determinato in fase di PD modifiche ed ottimizzazioni lungo l'intero tracciato di progetto:

1.6.1 Insufficiente dimostrazione, tramite apposita relazione ex art. 4 decreto ministeriale 22 aprile 2004, dell'innalzamento dei livelli di sicurezza a seguito dell'intervento;

AZIONE: In fase di PD è stata redatta specifica Relazione Tecnica Stradale - elaborato P00PS00TRARE01

1.6.2 ed 1.6.5 Scelta di un criterio inopportuno per la risoluzione delle problematiche relative alla carenza di visibilità, imponendo puntualmente limitazioni di velocità senza valutare la possibilità di adeguamento degli spazi marginali

AZIONE: sono stati inseriti lungo tutto il tracciato allargamenti per visibilità che hanno determinato gran parte delle variazioni planimetriche maggiori. I tratti interessati da tali allargamenti sono evidenziati in planimetria (vedi legenda)

1.6.3 e 1.6.6 *Mancato riferimento al decreto ministeriale 19 aprile 2006 per il dimensionamento degli svincoli*

AZIONE: Pur trattandosi di adeguamento di strade esistenti, per la progettazione degli elementi costituenti gli svincoli in PD si è fatto riferimento al DM 19.04.2006; medesime considerazioni valgono per le intersezioni, a raso e in rotatoria, adottate all'interno della progettazione di riqualifica delle viabilità secondarie. Le modifiche apportate al dimensionamento degli svincoli sono evidenziate nelle relative planimetrie di dettaglio in questo elaborato.

1.6.4 *Mancato adeguamento delle caratteristiche geometriche degli elementi geometrici costituenti il tracciato stradale alle esigenze di sicurezza della circolazione veicolare («intervento di mero allargamento di carreggiate»);*

AZIONE: Il PD ha previsto l'adeguamento dell'infrastruttura esistente con riorganizzazione della piattaforma stradale e modifica dell'andamento plano-altimetrico.Per la definizione degli standard geometrici dell'intervento è stato considerato l'intervallo di velocità di progetto (90 ÷140 km/h prescritto per le strade di Categoria A.

In considerazione dei vincoli e condizionamenti a cui è assoggettato l'intervento di adeguamento, la soluzione progettuale è stata indirizzata a raggiungere il miglior equilibrio tra vincoli imposti ed il rispetto delle limitazioni ai parametri geometrici. Il criterio seguito per il progetto dell'intervento di adeguamento è stato quello di integrare le prescrizioni del D.M. 05/11/2001 con l'adozione di criteri di flessibilità al fine di garantire una progettazione compatibile con il contesto (territoriale e progettuale) nell'ambito del quale si colloca l'intervento.
I criteri di flessibilità adottati hanno riguardato l'ammissione di deviazioni rispetto alle prescrizioni contenute nel D.M. 05/11/2001 per ciò che attiene i criteri legati a prescrizioni di carattere ottico. Tuttavia, sono state pienamente rispettate le prescrizioni strettamente correlate al soddisfacimento dei criteri di sicurezza.
La successione degli elementi del tracciato è stata definita nel rispetto dei seguenti criteri di sicurezza:

- Rispetto del raggio minimo delle curve circolari in funzione della velocità;
- Rispetto del parametro di scala delle clotoidi con riferimento al criterio per la limitazione del contraccolpo (criterio 1);
- Rispetto della limitazione della sovrapendenza delle linee di estremità della carreggiata (criterio 2).
- Pendenza trasversale adottata conforme alle prescrizioni normative

Per quanto riguarda l'andamento altimetrico, le livellette sono contenute nel limite massimo prescritto per il tipo di strada (5%).
I raggi dei raccordi parabolici concavi e convessi sono superiori ai minimi prescritti. Tuttavia, in funzione dei vincoli e condizionamenti imposti, in corrispondenza di alcuni raccordi altimetrici è stato necessario adottare velocità compatibili con le visuali libere disponibili lungo i raccordi.

1.6.7 Un riesame delle tipologie costruttive di sezione trasversale, nelle diverse situazioni di sede naturale o artificiale, sempre immaginate e riprodotte indipendenti dal contesto in cui si collocano, può portare alla considerazione che una diversa organizzazione degli andamenti trasversali, in relazione a una più coerente geometria plano altimetrica d'asse, potrebbe consentire migliori risultati finali, più vicini alle attese innovazioni dei parametri di sicurezza ed efficienza

AZIONE: Gli elementi modulari delle sezioni tipo sono stati definiti coerentemente all'inquadramento funzionale dell'infrastruttura e tenendo delle diverse configurazioni del corpo stradale conseguenti al riassetto dell'andamento

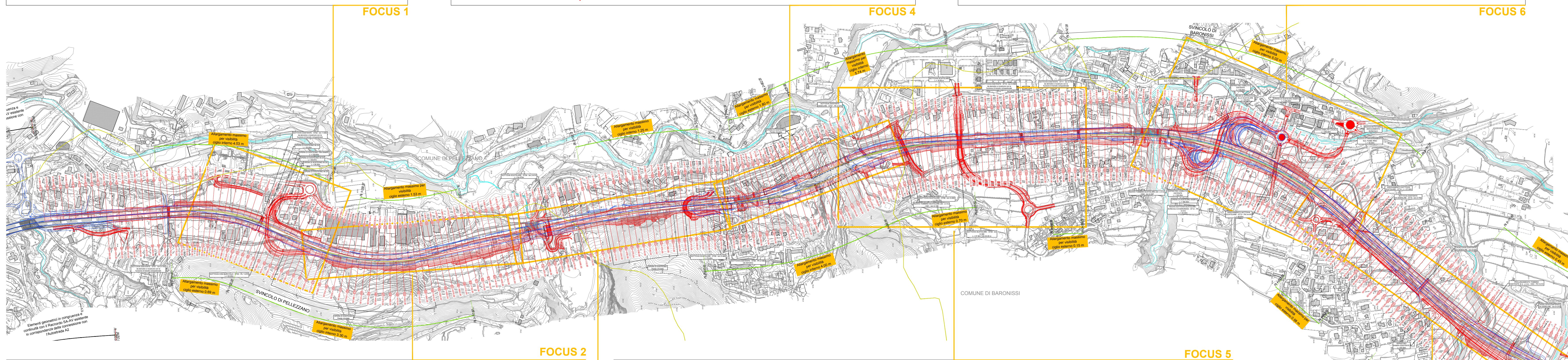
plano-altimetrico dell'infrastruttura verificandone l'inserimento specifico nello lo stato dei luoghi così come emerso dal rilievo aggiornato eseguito in fase di progetto definitivo

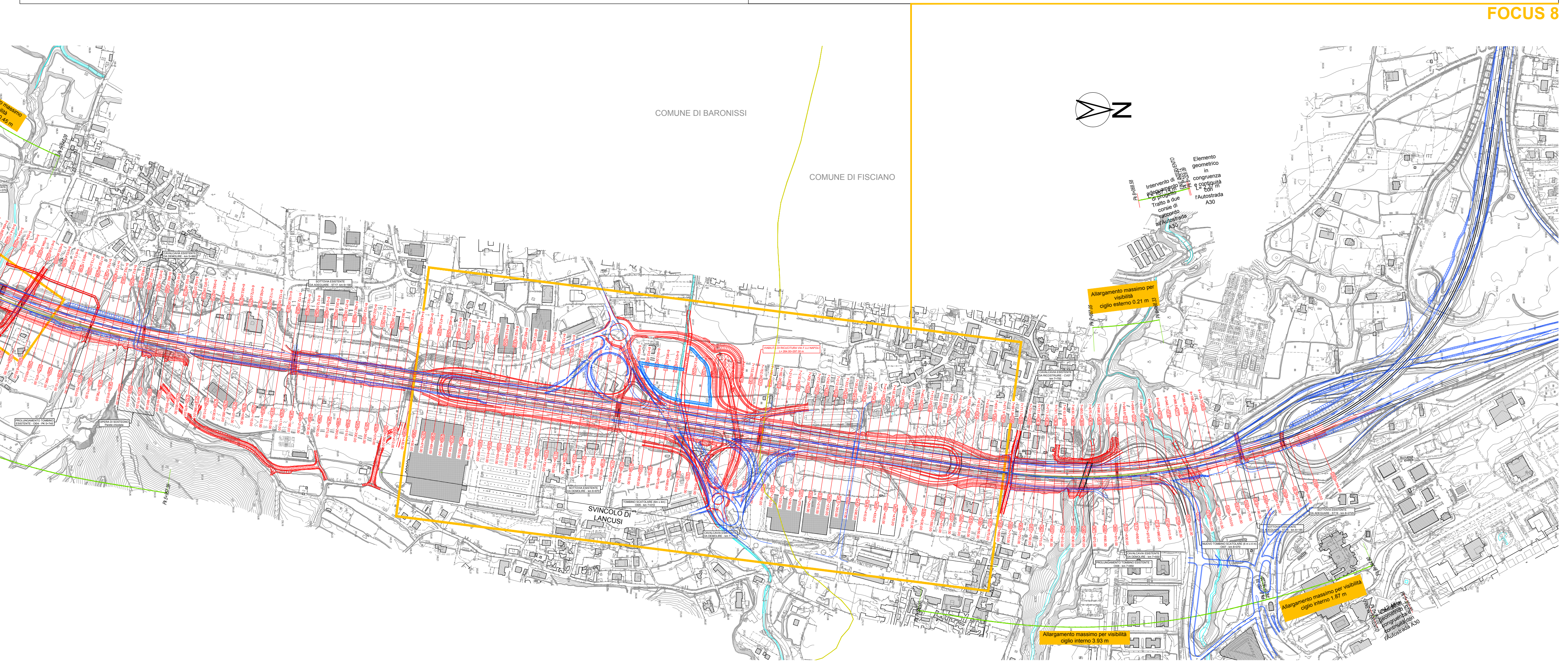
1.6.8 Al fine di meglio identificare le soluzioni tecniche ottimizzate per l'intervento, e specificatamente nel senso di poter valutare le possibili alternative di progetto, considerare, in maniera coerente, sia la differenziazione tra le esigenze di potenziamento funzionale, per i diversi tratti nei quali suddiviso il tracciato, sia il livello gerarchico e la tipologia stradale da assegnare ai singoli tronchi

AZIONE: L'intervento riguarda l'adeguamento dell'infrastruttura esistente del Raccordo autostradale 2 (RA 2) il quale è incluso nell'ambito della rete autostradale.

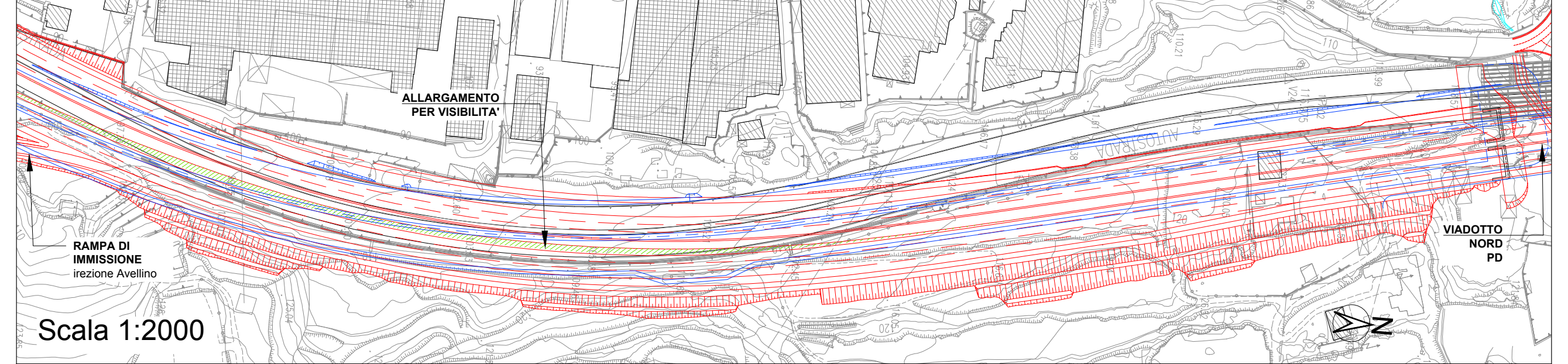
L'intervento in progetto mantiene il livello gerarchico dell'infrastruttura esistente e si inserisce nell'ambito della Rete primaria, assolvendo la funzione di assicurare i collegamenti a carattere nazionale ed interregionale, con movimenti di transito o di scorrimenti su lunghe distanze e ad esclusione di alcune componenti di traffico.

FOCUS 8


COMUNE DI PELLEZZANO
COMUNE DI BARONISSI
COMUNE DI FISCIANO
SVINCOLO DI PELLEZZANO
SVINCOLO DI BARONISSI
SVINCOLO DI LANCUSI
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 4.03 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 1.53 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 0.69 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 3.30 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 1.25 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 1.80 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 5.74 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 0.70 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 4.00 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 5.02 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 0.15 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 0.45 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 0.56 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 2.40 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio esterno 0.21 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 1.87 m
Allargamento massimo per visibilità ciglio interno 3.93 m
Elementi geometrici in congruenza e continuità con il Raccordo SA-AV esistente in corrispondenza della connessione con l'Autostrada A2



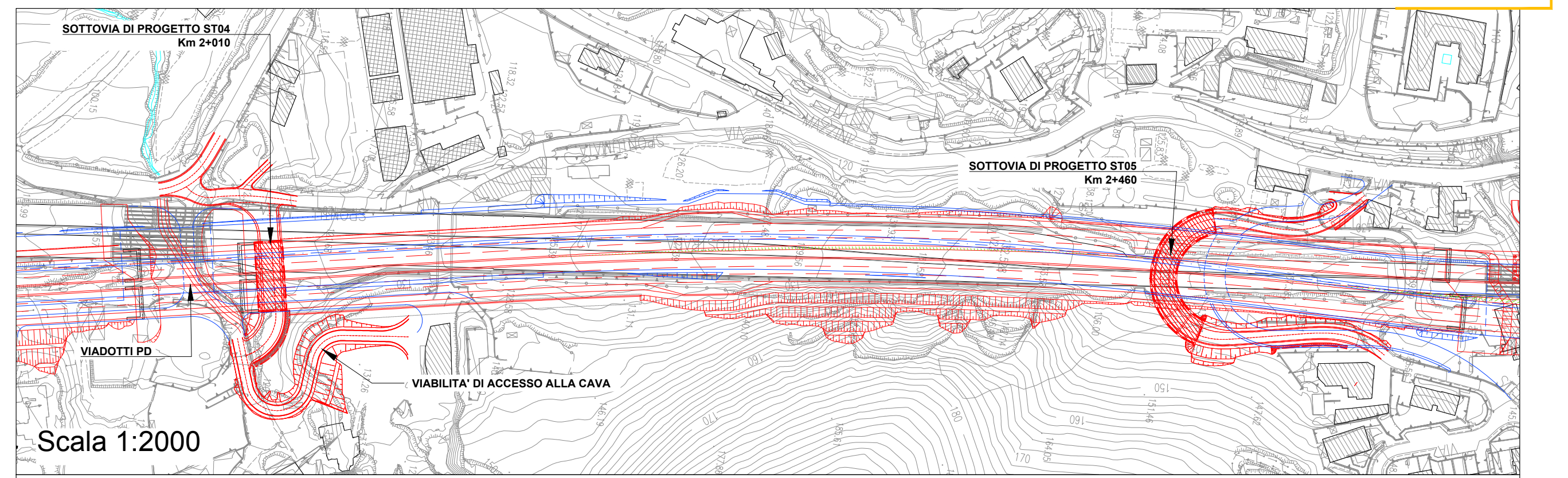
FOCUS 2


ALLARGAMENTO PER VISIBILITA'
RAMPA DI IMMISSIONE
irezione Avellino
VIADOTTO NORD PD
Scala 1:2000

PROGR. Km 1+270 - 1+910

Nel tratto in esame il tracciato e la sede stradale sono stati variati rispetto al PP per garantire caratteristiche geometriche idonee a raggiungere un adeguato livello di sicurezza conformemente alle **prescrizioni 1.6.2, 1.6.4, 1.6.5 e 1.6.7 - Delibera CIPE n.28 del 21 Marzo 2018**. Sono state valutate diverse opzioni di tracciato (**prescrizione 1.6.8.**) pervenendo alla soluzione proposta e consente gli ampliamenti per visibilità e l'inserimento della corsia di ingresso lato nord dallo svincolo di Pellezzano (cfr. par. 1_ Svincolo Di Pellezzano).
Il tracciato del PD si discosta da quello del PP anche per consentire la realizzazione del viadotto posto a nord in posizione sufficientemente distanziata dal viadotto esistente, onde garantire continuità di circolazione su quest'ultimo in fase di esecuzione della nuovo viadotto nord come esplicitamente richiesto nella **Nota Tecnica delle *Linee Guide per lo sviluppo del Progetto Definitivo* reddatte da ANAS.** Il viadotto esistente, infatti, è previsto in demolizione solo a seguito della realizzazione del viadotto nord su cui la circolazione veicolare viene deviata per garantire continuità di traffico in fase di esecuzione del nuovo viadotto sud.

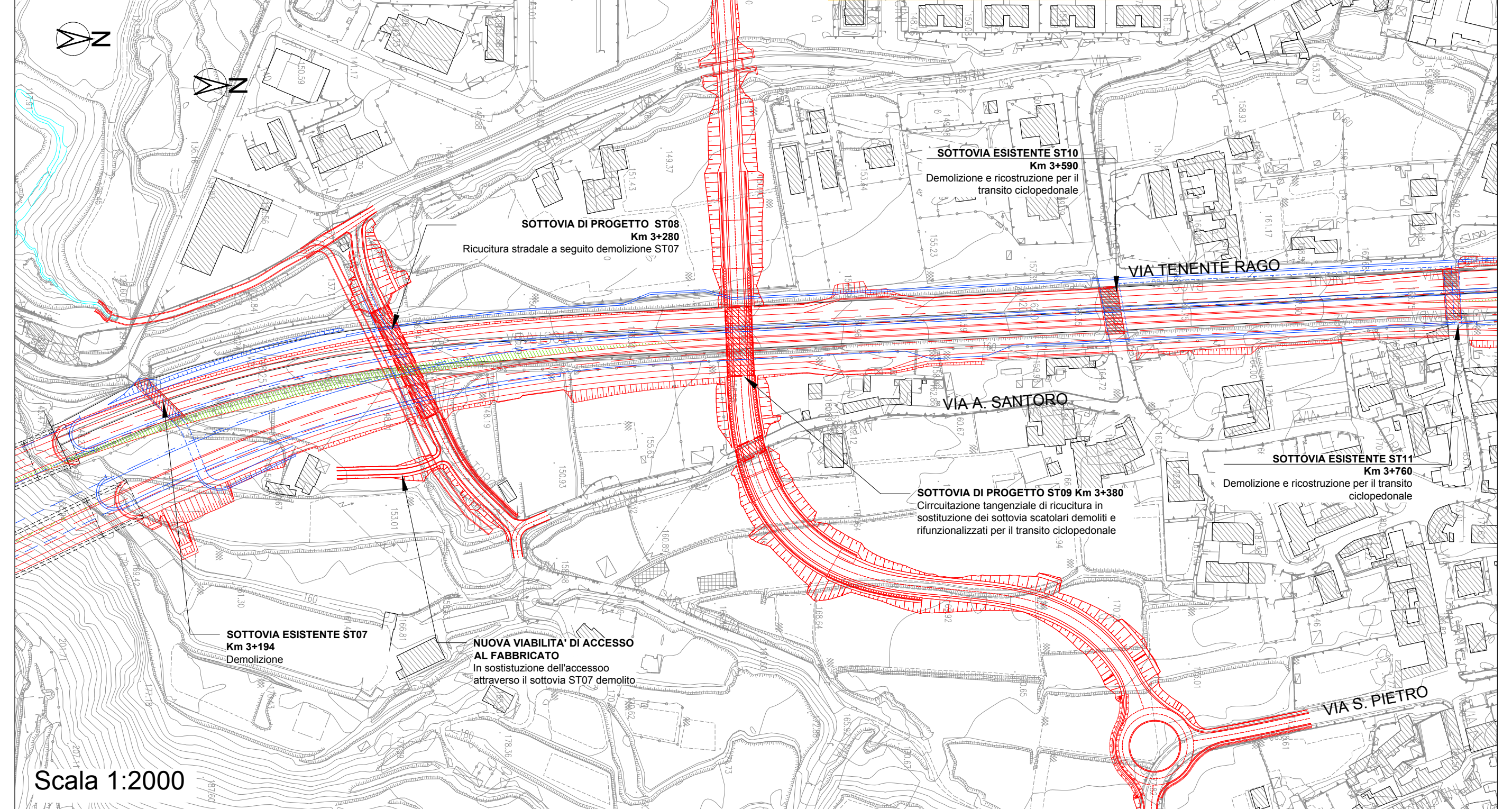
FOCUS 3


SOTTOVIA DI PROGETTO ST04
Km 2+010
SOTTOVIA DI PROGETTO ST05
Km 2+460
VIADOTTI PD
VIABILITA' DI ACCESSO ALLA CAVA
Scala 1:2000

SOTTOVIA SCATOLARI ST04 e ST05

Nel tratto in esame il PP prevedeva il collegamento degli ambiti est e ovest dell'infrastruttura stradale mediante il sottoattraversamento dei viadotti di progetto e la realizzazione di un nuovo sottovia alla progressiva 2+490. Il PD ha previsto la realizzazione di un nuovo sottovia ST04 in adiacenza alle spalle dei viadotti di progetto, in ragione della riduzione del franco sulla viabilità stradale conseguente la traslazione della posizione di questi ultimi rispetto alle previsioni di PP motivata dall'esigenza di garantire continuità di traffico sul viadotto esistente in fase di esecuzione delle nuove opere di cui alla ***Nota Tenica delle Linee Guida per lo sviluppo del Progetto Definitivo di ANAS.*** Inoltre la presenza in adiacenza di un sito di cava ha determinato la necessità di garantire piena accessibilità anche a mezzi di grandi dimensioni attraverso il sottopasso ed una viabilità di ricucitura ad hoc per l'accesso al sito. Il PD ha previsto anche la modifica della posizione del sottovia ST05, per garantire il rispetto dei franchi minimi stradali anche in virtù della maggiore definizione del rilievo di base sviluppato specificamente per il progetto definitivo.

FOCUS 5

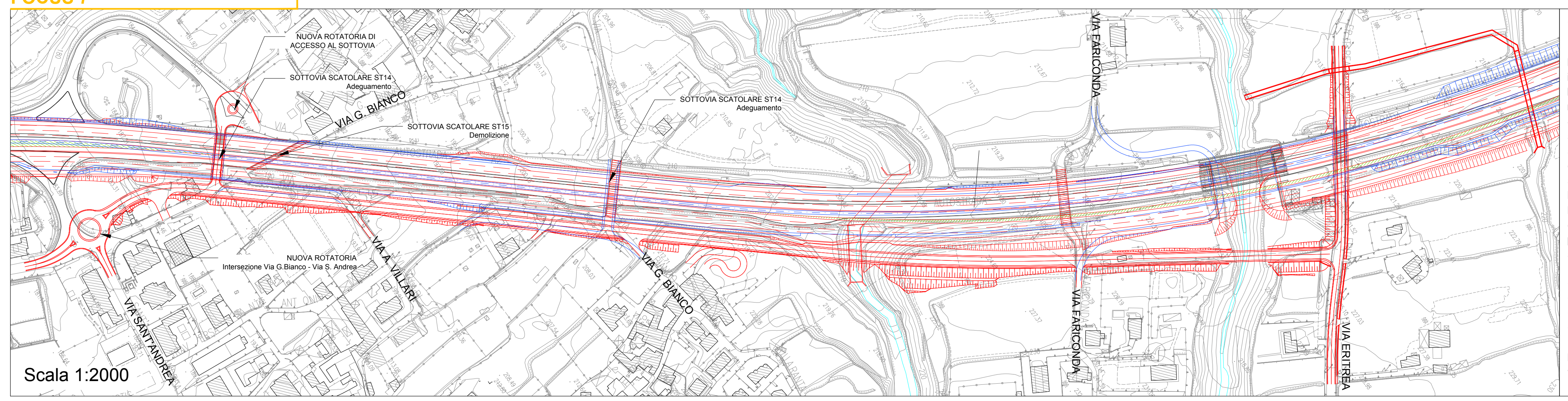

SOTTOVIA DI PROGETTO ST08
Km 3+280
Ricucitura stradale a seguito demolizione ST07
SOTTOVIA ESISTENTE ST10
Km 3+590
Demolizione e ricostruzione per il transito ciclopedonale
VIA TENENTE RAGO
VIA A. SANTORO
SOTTOVIA ESISTENTE ST11
Km 3+760
Demolizione e ricostruzione per il transito ciclopedonale
SOTTOVIA DI PROGETTO ST09 Km 3+380
Circuitazione tangenziale di ricucitura in sostituzione dei sottovia scatolari demoliti e rifunzionalizzati per il transito ciclopedonale
SOTTOVIA ESISTENTE ST07
Km 3+194
Demolizione
NUOVA VIABILITA' DI ACCESSO AL FABBRICATO
In sostituzione dell'accessoo attraverso il sottovia ST07 demolito
VIA S. PIETRO
Scala 1:2000

ZONA AIELLO

Via Tenente Rago che corre stottostante l'autostrada é mantenuta integralmente, diversamente da quanto previsto in PP, risolvendo la problematica sollevata nella **raccomandazione 6.1.3- Delibera CIPE n. 28 del 21 Marzo 2018** circa la necessità di prevedere soluzioni alternative per garantire l'accessiblità alla scuola elemetare e materna e ad un centro sociale serviti dalla suddetta strada comunale.
In accordo alle **Linee Guida per lo sviluppo del Progetto Definitivo emanate da ANAS**, per i sottovia di riconnessione degli ambiti divisi dalla sede autostradale caratterizzati da forti pendenze longitudinali si prevedono le seguenti soluzioni in PD:

- Il sottovia esistente ST07 caratterizzato da una larghezza di passaggio e franco minimo verticale fuori norma, viene demolito per impossibilità di adeguamento alla normativa vigente. L'accesso all'abitazione privata posta sul lato monte della sede autostradale, garantito attualmente dalla presenza del sottovia ST07, é ripristinato attraverso l'inserimento di una viabilità di ricucitura posta all'uscita del nuovo sottovia veicolare ST08. Tale soluzione risolve anche tutte le difficoltà di esecuzione del prolungamento del sottovia ST07 previsto in PP con necessità di adeguare la livelletta stradale dell SP 335 per perseguire la soluzione del progetto preliminare, come evidenziato dalla r**accomandazione 6.1.4 della Delibera CIPE n.28 del 21 Marzo 2018**
- SI realizzano due nuovi sottovia ST08 ed ST09 destinati al traffico veicolare, con dimensioni e franchi verticali conformi alla normativa per garantire adeguata connessione veicolare della frazione di Aiello, attualmente priva di viabilità di accesso a norma con impossibilità di passaggio dei mezzi di soccorso. La soluzione proposta offre una circuitazione tangenziale di ricucitura che bypassa il centro abitato di Aiello e riconnette il traffico alla variante di Via S. Pietro attraverso la la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria .
- ST10 ed ST11, che attualmente presentano franchi minimi nettamente inferiori ai limiti di normativa,sono rifunzionalizzati come collegamenti per il transito ciclopedonale, non essendo possibile in alcun modo garantire il rispetto dei franchi minimi per ragioni di configurarazione orografica e urbanistica (impossibilità di modifica della livelletta della viabilità in sottoattraversamento per problemi di riconnessione alle quote di accesso dei fabbricati limitrofi). La riconversione dei due sottovia a passaggi ciclopedonali in luogo di una definitiva chiusura è dettata da esigenze di tipo idraulico, con particolare riferimento alla funzione di canale di deflusso delle acque assolta da tali sottosttraversamenti.

FOCUS 7


NUOVA ROTATORIA DI ACCESSO AL SOTTOVIA
SOTTOVIA SCATOLARE ST14
Adeguamento
VIA G. BIANCO
SOTTOVIA SCATOLARE ST15
Demolizione
SOTTOVIA SCATOLARE ST14
Adeguamento
NUOVA ROTATORIA
Intersezione Via G.Bianco - Via S. Andrea
VIA A. VILLARI
VIA SANT'ANDREA
VIA G. BIANCO
VIA FARICONDA
VIA ERITREA
Scala 1:2000

VIABILITA' ORDINARIA TRA Km 5+030 e Km 5+508

Il PD ha previsto la realizzazione di un tratto di viabilità ordinaria parallelo al tracciato autostradale di progetto sul lato ovest in ottemperanza alle **raccomandazioni 6.1.5 e 6.1.6 della Delibera CIPE n.28 del 21 Marzo 2018**.
Per rispondere alle esigenze manifestate dal territorio e ribadite nella raccomandazioni sopra citate è prevista la realizzazione di una viabilità parallela all'autostrada (lato nord) che si sviluppa dalla attuale Via di S. Andrea intorno al km 4+710 (zona innesto delle attuali rampe di svincolo Baronissi) e raggiunge Via Eritrea in prossimità del km 5+580. La suddetta viabilità garantisce la continuità alle viabilità locali della frazione di Antessano assicurando la possibilità di sottoattraversamento della nuova autostrada grazie alla presenza dei sottovia scatolari ST14 ed ST16, posti ad inizio e fine di tale viabilità parallela, per i quali sono previsti interventi di adeguamento necessari a garantire il rispetto dei franchi minimi stradali di normativa. Il sottovia ST15, non conforme alla normativa vigente, viene demolito e la riconnessione di Via G. Bianco è garantita attraversamento l'inserimento di una piccola rotatoria di accesso al sottovia ST14 adiacente.
L'intervento ha inizio in corrispondenza dell'inizio delle attuali rampe di ingresso in autostrada (lato nord) dello svincolo di Baronissi attraverso l'inserimento di una nuova rotatoria all'intersezione di Via di S. Andrea e Via G. Bianco. Lungo il percorso, per ovviare alla soppressione dei cavalcavia e dei sottopassi presenti nell'area, sono previsti innesti con le seguenti viabilità locali:

- Via Villari (km 0+210)
- Viabilità locale (km 0+370)
- Via G. Bianco (km 0+430)
- Vi Fariconda

La nuova viabilità è classificata come una F2 extraurbana con 2 corsie da 3.25m con banchine da 1.00m ed arginello pari a 1.50m.

anas
Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori

CONFERIMENTO CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI
AL RACCORDO SA/AV COMPRESO L'ADEGUAMENTO DELLA S.S. 7
E 7 BIS FINO ALLO SVINCOLO DI AVELLINO EST DELL'A16
1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte

PROGETTO DEFINITIVO — COD. NA95

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:
Dott. Ing. Antonio GRIMALDI (Progin S.p.A.)

IL GEOLOGO:
Dott. Geol. Marco SANDRUCCI (PROGER S.p.A.)

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:
Dott. Ing. Nicola SCIARRA (Proger S.p.A.)

IL PROJECT MANAGER DELL'R.T.I.:
Dott. Ing. Carlo LISTORTI (Proger S.p.A.)

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
Dott. Ing. Giuseppe MELI

PROTOCOLLO — DATA

GRIMALDI ANTONIO 22.10.2021 11:46:05 UTC

CAPOGRUPPO MANDATARIA:
PROGER — Direttore Tecnico: Dott. Ing. Stefano PALLAVICINI

MANDANTI:
PROGIN — Direttore Tecnico: Dott. Ing. Lorenzo INFANTE
INTEGRA — Direttore Tecnico: Prof. Ing. Franco BRAGA
IDROESSE — Direttore Tecnico: Dott. Ing. Alberto CECCHINI
PROMETEO — Direttore Tecnico: Dott. Ing. Alessandro FOCARACCI
art — Direttore Tecnico: Dott. Ing. Ivo FRESIA

PARTE GENERALE
ELABORATI GENERALI
PLANIMETRIA SINOTTICA DI OTTEMPERANZA
Confrontro tra PP e PD

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	T00EG00GENCT11_A.DWG		
LO412A	D	2001	CODICE ELAB. T00EG00GENCT11	A	1:5000/1:2000

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	Prima emissione	08/07/2021	Di Nocera	Listorti	Grimaldi