

RELAZIONE INTERCONNESSIONI VIARIE

A) PREMESSA

Il progetto comprende le opere che si prevedono per consentire la connessione della viabilità interna agli agglomerati industriali di Marcianise con la viabilità ordinaria ed a scorrimento veloce.

In particolare sono illustrati gli interventi che migliorano la connessione tra la viabilità dell'agglomerato di Marcianise Nord con l'asse di supporto industriale e con la Strada Regionale n°265 provvedendo alla necessaria razionalizzazione della sua sezione trasversale nel tratto tra Marcianise Sud e Maddaloni.

Altresì è previsto l'intervento che migliora la connessione tra la viabilità interna dell'agglomerato industriale di Caserta Sud con la Strada Regionale n°265 e con SS n°87.

Per entrambi gli interventi si descrivono più dettagliatamente le opere previste e le finalità che ci si propone di conseguire.

Complessivamente viene, quindi, indicata la spesa generale per la esecuzione delle opere e l'importo delle spese generali comunque necessarie alla attuazione degli interventi.

B) LA CONNESSIONE DELL'AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI MARCIANISE NORD CON LA STRADA REGIONALE N°265 E CON L'ASSE DI SUPPORTO INDUSTRIALE

L'intervento è rivolto al collegamento degli insediamenti industriali e degli opifici sorti nell'agglomerato di Marcianise Nord con la Viabilità Regionale e Nazionale.

Tale collegamento è complessivamente rappresentato dalla bretella di raccordo dell'agglomerato alla Strada Regionale n°265, attraversando il territorio di San Marco

Evangelista e, quindi, dal miglioramento della sezione trasversale della stessa Strada Regionale n°265 sino al casello autostradale di Caserta Sud sull'A.1.

L'intervento sulla S.S. n°265 si estende, inoltre, verso Maddaloni, sino ad interessare la zona che il Comune ha riservato agli insediamenti produttivi e verso il territorio impegnato dall'Interporto Sud Europa ove, in particolare, si prevede il collegamento con l'asse di andata al lavoro che - dalla sua ideazione nei lontani anni '60 - assolve a funzioni di raccordo tra gli agglomerati industriali del Casertano e del Napoletano.

La bretella che interessa il territorio di San Marco Evangelista ha sezione trasversale costituita da due corsie da m 3.50 ciascuna, affiancate da banchina di m.1.25 in conformità della sezione di tipologia C.2, extraurbana – secondaria, prevista dal D.M. 05.11.2001.

La sezione trasversale appare pienamente rispondente alle esigenze del traffico indotto dagli insediamenti industriali e consente un più agevole collegamento verso il casello di Caserta Sud e verso il Napoletano.

Al fine di obbedire a tali finalità si è previsto l'intervento di razionalizzazione e di più sicuro sviluppo del traffico lungo la Strada Regionale n°265.

Tale strada, di fatto, per una lunghezza di circa 3 Km è oggetto di variante della sezione trasversale, che viene portata a due corsie per direzione di marcia e viene corredata di spartitraffico, aiuole laterali e controstrade che hanno lo scopo di rendere meno pericoli gli accessi alle unità produttive.

Gli incroci con la viabilità trasversale sono a livello, regolati tuttavia da rotonde, che tengono separati i percorsi dei mezzi e permettono l'inversione ad U del senso di marcia.

Le varianti introdotte sono meglio rappresentate nei grafici di progetto.

La nuova sezione trasversale della strada è conforme alla tipologia.

Si ritiene utile richiamare l'attenzione sull'ampia rotonda cui è affidato l'incrocio con l'asse di supporto industriale in corrispondenza della immissione all'Interporto Sud Europa.

Tale rotonda, che costituisce una nuova e definitiva soluzione dello sbarco dell'Asse di supporto sulla ex S.S. n°265, rappresenta una delle poche opportunità, offerte dalle edificazioni lungo la Strada Regionale n°265 e dai condizionamenti che attività di rilevante valore economico – quali la stazione di distribuzione dei carburanti presente all'incrocio – di fatto comportano nella definizione degli assi stradali e delle opere utili al miglioramento delle vie di traffico.

La necessità di collegamento dell'asse di supporto industriale alla rotonda di cui sopra, rende necessaria la modifica del suo profilo longitudinale e l'asportazione del rilevato che attualmente ne costituisce la piattaforma.

Tali opere costituiscono quota rilevante dell'attuale intervento ma sono da considerarsi indispensabili anche ai fini del futuro collegamento di quella viabilità con le strade a servizio dell' Interporto Sud Europa.

Di fatto, la strada dorsale che serve longitudinalmente gli insediamenti in quest'ultima area, è previsto debba collegarsi all'Asse di andata ala lavoro, che, per quest'ultima finalità è ancora servito da rampe che consentono lo svincolo a quota campagna.

C) LA CONNESSIONE DELL'AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI MARCIANISE SUD CON LA STRADA REGIONALE N°265 E CON LA S.S. N°87

L'agglomerato industriale in epigrafe risultava collegato alle aree produttive del Napoletano attraverso l'Asse di andata al lavoro.

Il mancato completamento di quest'ultima strada, per la quale non si trovò mai la possibilità di un adeguato collegamento alla S.S. 87 ed alla 265 verso Maddaloni, ha comportato un rilevante squilibrio nei flussi di traffico che interessano l'agglomerato.

Tale squilibrio si è ancora più aggravato a seguito dei nuovi innumerevoli insediamenti industriali a forte richiamo, per tutti il TARI', quanto dell'incremento dei volumi di traffico verso la zona aversana.

L'intervento previsto dal presente progetto ha una indubbia efficacia ai fini del miglioramento della situazione descritta.

Di fatto, l'allargamento della sezione trasversale della strada a più diretto servizio degli insediamenti industriali, che si sviluppa parallelamente alla S.S. n°87 che è portata alla tipologia C.1, extraurbana-secondaria, ed il suo miglior collegamento alla S.S. n°87, con percorsi anulari che impediscono l'interferenza dei flussi di traffico, sortisce l'aumento della capacità di traffico della viabilità esistente.

A tale risultato il progetto prevede che si pervenga attraverso la costruzione di una paratia di pali ϕ 800 lungo il ciglio del collettore fognario "Caserta" che consente l'allargamento della rete stradale ed attraverso la realizzazione, sul collettore, di tratti di impalcato che migliorano la possibilità di immissione sulla S.S. n°87 e di inversione della direzione dei flussi di traffico.

D) CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEGLI ASSI STRADALI

Le opere previste in progetto possono schematicamente indicarsi come la costruzione di n° 20 assi stradali aventi la sezione trasversale già indicata nei paragrafi che precedono, nonché elementi costitutivi rettilinei e curve, meglio indicati nell'allegato alla presente relazione e nei grafici che descrivono gli interventi da compiersi.

E) LA PAVIMENTAZIONE DELLE STRADE

La pavimentazione stradale prevista in progetto risulta costituita da uno strato di fondazione cm. 40, da uno strato di base cm 10, da uno strato di collegamento dello spessore di cm. 5 e dal tappetino superficiale di cm.3.

La pavimentazione descritta verrà realizzata in corrispondenza degli allargamenti delle sedi stradali; nelle zone già pavimentate si disporrà soltanto lo strato di binder e di tappetino.

In conformità delle previsioni del testo “Corpo stradale e pavimentazione” dei Proff. Ferrari e Giannini edizione ISEDI, la pavimentazione prescelta risulta idonea ad una capacità di traffico costituita da n° 4.000 ÷ 20.000 assi da 10 t per direzione e per anno.