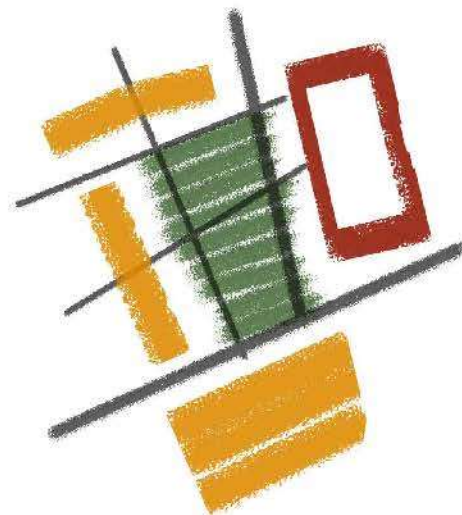


A T p _ 0 2

"Tipografia Di Mauro"

Ambito di Riqualificazione degli edifici speciali della tradizione produttiva cavese



Schema di Assetto Preliminare

ai sensi dell'articolo 102 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Urbanistico Comunale e dell'articolo 60 del RUEC

committenza:

MD S.p.A.
proprietà/mandante

Di Agostino Costruzioni
del geom. Di Agostino Giuseppe s.r.l.
mandatario

gruppo di progettazione:

arch. Giovanni Infante *progettista incaricato*

arch. Domenico Mandara *collaboratore*

dott.ssa geol. Rosanna Miglionico
aspetti geologici e ambientali

geom. Giuseppe Baldi
rilievi topografici e architettonici

ing. Nicola Manzo
studio preliminare impatto sul traffico

Elaborato:

studio preliminare dell'impatto
dell'intervento sul traffico:
relazione illustrativa

R.4

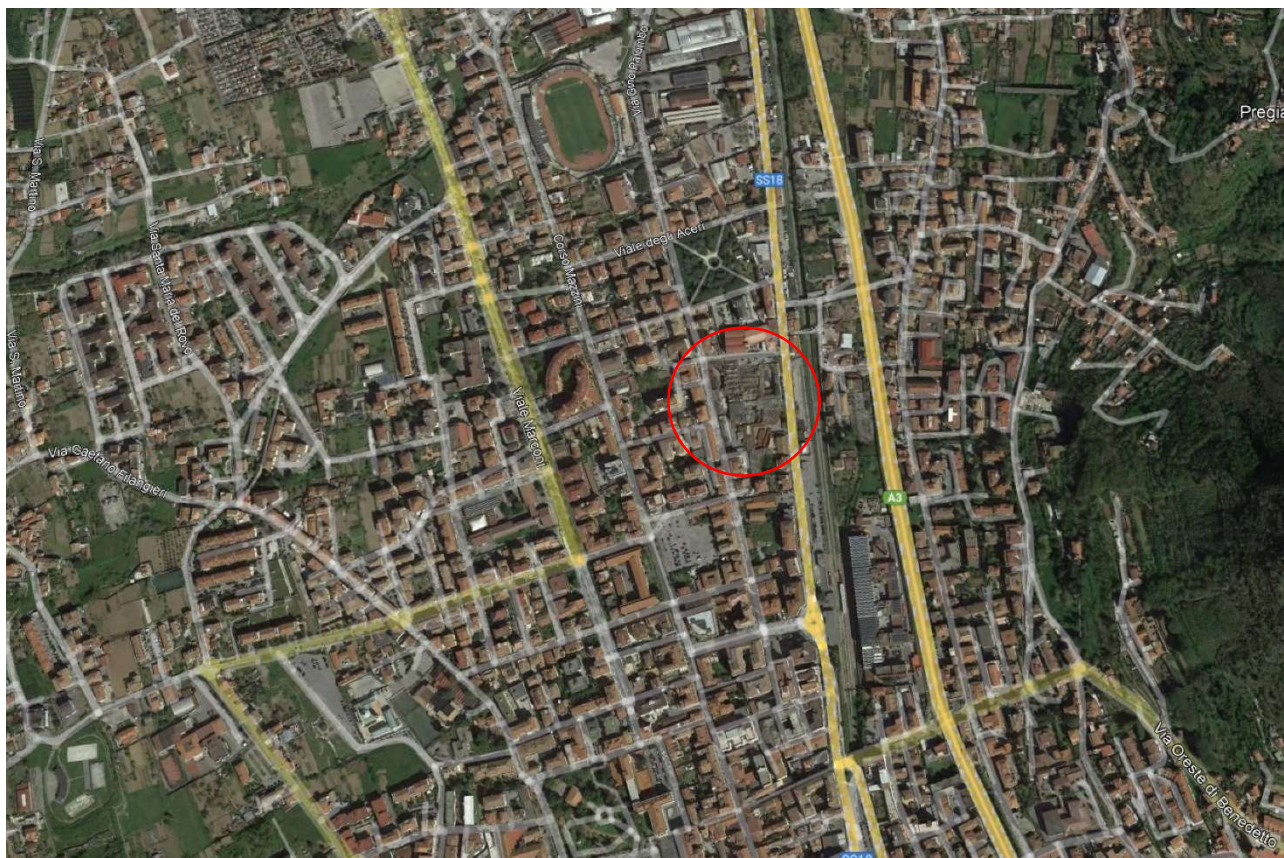
scala: ____

revisione: ____

data: luglio 2022

1. Introduzione

Il presente studio ha lo scopo di valutare le possibili problematiche e ricadute sulla viabilità dell'intorno, conseguenti al progetto di riconversione dell'area ex tipografia Di Mauro, una porzione significativa dell'edificato della città di Cava de' Tirreni, delimitato a est dal tracciato della S.S. 18 (che in ambito urbano assume la denominazione di via XXV luglio), a nord da via A.R. Di Mauro, e a ovest dalla centralissima via Vittorio Veneto.



2. Infrastrutture Stradali del comune

La rete stradale del comune ricalca la conformazione orografica del territorio, con la S.S.18 disposta in direzione Nord-Sud che garantisce l'asse principale del sistema, e con il complesso della restante viabilità principale, sia comunale che provinciale, disposta parallelamente e perpendicolarmente a questa, formando un reticolo di connessioni che collegano i differenti quartieri e le frazioni con forma di griglia "allungata", nella zona centrale, e "radiale" verso le frazioni periferiche. La presenza di una strada di grande importanza quale la S.S.18, caratterizzata da elevati volumi di traffico all'interno del tessuto urbano, rappresenta una delle principali problematiche relative al trasporto nell'area Cavese.

Il sistema è completato dalla presenza dell'Autostrada A3, che, in questo tratto, è dotata di due corsie per senso di marcia, e corre nel fondovalle parallelamente alla S.S.18 e alla linea ferroviaria. L'autostrada è collegata al centro abitato mediante il casello di Cava de' Tirreni. Rispetto al centro abitato il casello si colloca nella zona Nord ed incide principalmente su Corso Mazzini e Via 25 Luglio.

Le strade principali sono parallele alla strada statale, e attraversano nella direzione Nord-Sud tutto il nucleo abitativo centrale, sostanzialmente pianeggiante, oppure sono perpendicolari a queste, e raggiungono le frazioni periferiche. Pertanto essa presenta nella zona centrale una struttura a griglia "allungata" ed una struttura radiale per i collegamenti con le frazioni periferiche. Le principali strade di attraversamento in direzione Nord-Sud sono:

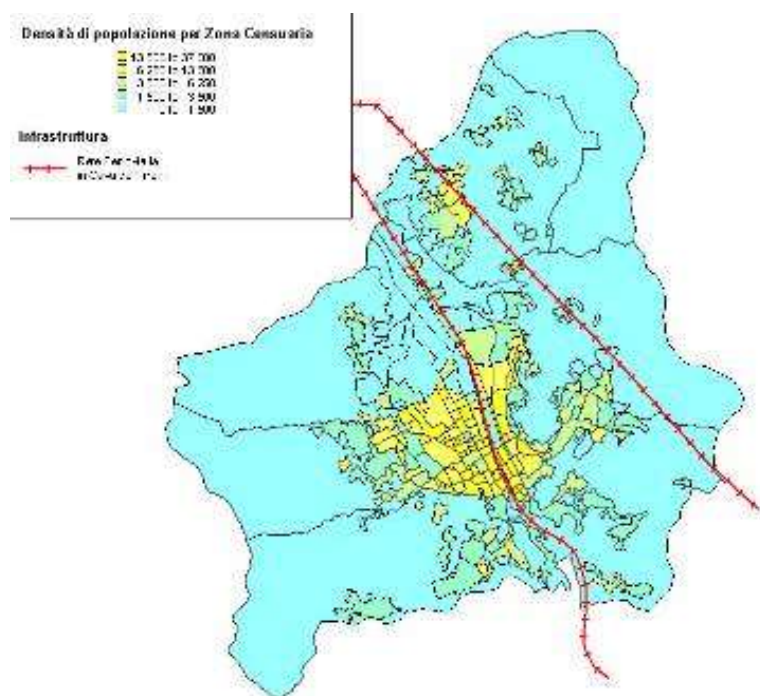
- la S.S. 18, asse principale di attraversamento intercomunale a scorrimento veloce e parte integrante della viabilità cittadina che nei tratti urbani assume rispettivamente la denominazione di Corso Principe Amedeo per il tratto compreso tra Piazza De Marinis, attuale piazzale della stazione ferroviaria, in direzione Salerno e di Via 25 Luglio, per il tratto opposto, in direzione Nocera;
- Corso Mazzini, che collega lo svincolo dell'autostrada A3 con il centro cittadino;
- Viale Marconi - Casa Palatucci - Viale Crispi - Via B. Avallone, itinerario urbano sostanzialmente parallelo alla SS 18;
- Via De Filippis - Via Ferrara, itinerario urbano parallelo alla SS18 sul lato orientale;
- Via Abbro, parallela alla SS18 ma a quota maggiore rispetto alla statale;
- Via Arti e mestieri e Via Randino, itinerario parallelo alla SS18 di collegamento con i comuni ad est verso l'A30.

Si noti che il Comune di Cava de' Tirreni è interessato, oltre che dagli spostamenti interni e di collegamento del centro urbano con le frazioni, soprattutto dagli spostamenti di scambio con i comuni limitrofi (Nocera Superiore, Roccapiemonte, Mercato San Severino) e che interessano la SS 18 e Viale Marconi, con doppio senso di circolazione, Via Vittorio Veneto e Corso Mazzini, con senso unico, l'uno opposto all'altro.

A ridosso del centro, sul lato est, si può individuare un itinerario pressoché parallelo alla S.S.18 e costituito da Via De Filippis, Via Ferrara e Via Abbro, caratterizzato però da sezioni e tortuosità tali da non renderlo idoneo a raccogliere il traffico di attraversamento, soprattutto dei mezzi pesanti, va ad impegnare comunque la SS18.



Stralcio tavola PUC : il sistema infrastrutturale



Densità di popolazione - infrastrutture Ferroviarie di Cava de' Tirreni

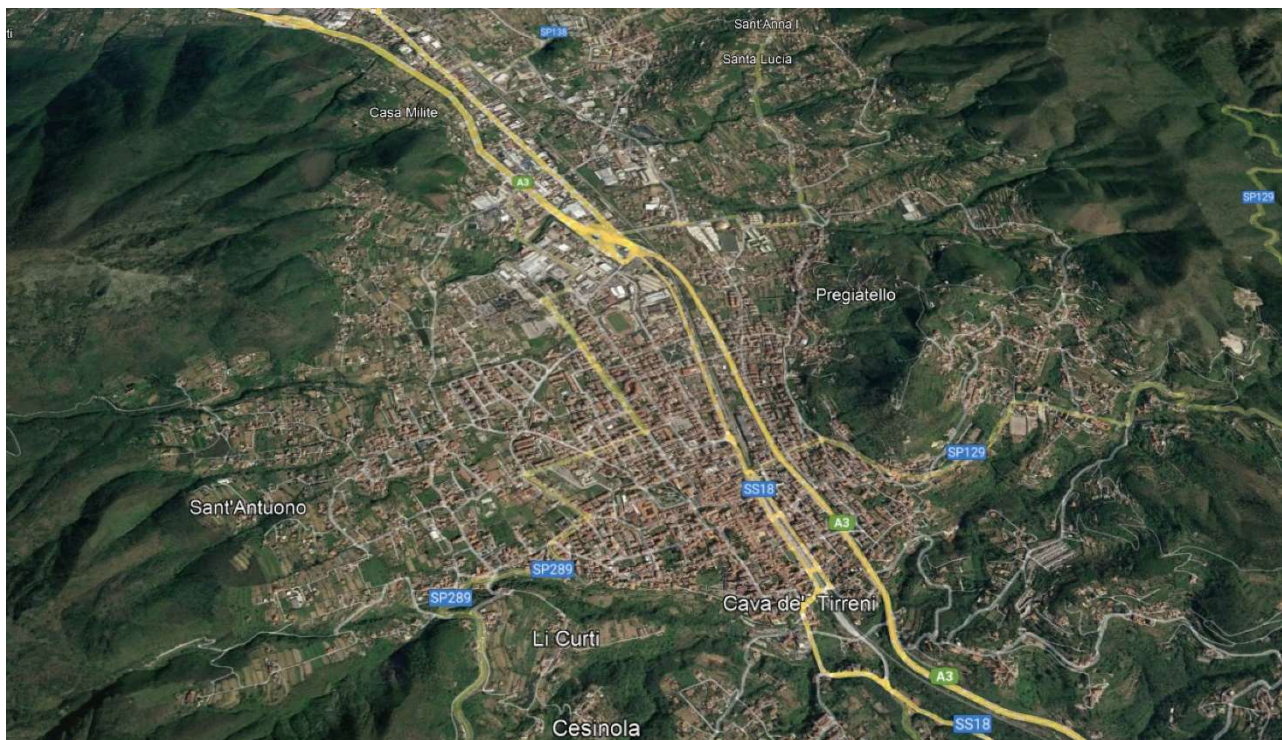
3. Le Aree di Sosta

Il territorio del Comune di Cava de' Tirreni è dotato, inoltre, di diverse aree adibite alla sosta delle autovetture che possono essere considerate come parcheggi "di destinazione". L'unico parcheggio che svolge le funzioni sia di destinazione che di interscambio è il parcheggio "area mercatale" che ha una tariffa che incentiva l'intermodalità.

Vengono elencati qui di seguito i principali parcheggi:

- Parcheggio Trincerone: Sito in via Corso Principe Amedeo (Piazzale Europa).
 - o dispone di n. 240 posti auto.
 - o Il parcheggio dispone di un circuito di telecamere per la videosorveglianza, l'ingresso e l'uscita sono regolamentati da un sistema meccanico automatizzato.
- Parcheggio San Francesco:
 - o Sito in Piazza San Francesco.
 - o Dispone di n.95 posti auto.
 - o Il parcheggio dispone di un circuito di telecamere per la videosorveglianza, l'ingresso e l'uscita sono regolamentati da un sistema meccanico automatizzato.
- Parcheggio Gramsci:
 - o Sito in Via Gramsci adiacente ASL.
 - o Dispone di n.200 posti auto distribuiti su un'area complessiva di 6800 mq.
 - o Il parcheggio dispone di un circuito di telecamere per la videosorveglianza.
- Parcheggio Area Mercatale:

- Sito in Via Marconi.
- Dispone di n.140 posti auto distribuiti su un'area a 3 piazzali di 13000 mq complessivi.
- Il pagamento viene effettuato tramite parcometri.
- L'area è inoltre adibita a manifestazioni fieristico/espositive e a spettacoli.
- Il parcheggio è vigilato ma non custodito.



Nell'area in menzione, come già specificato in precedenza, si prevede la riconversione di un ex area industriale con un progetto urbano che possa proporre servizi ai cittadini, alle imprese, ai turisti, in un contesto contrassegnato da una rinnovata qualità urbanistica e architettonica con l'inserimento di almeno una media struttura di vendita alimentare.

L'analisi del transito veicolare prende in esame l'ambito al contorno del nuovo intervento per compiere un'analisi dell'accessibilità e delle intersezioni di maggior importanza interessate dal progetto. In particolare, il presente studio avrà lo scopo di inquadrare lo stato di fatto viabilistico e di valutare la situazione futura considerando i flussi di traffico attualmente in transito nell'area, a cui sono stati sommati i flussi di veicoli potenzialmente generati/attratti dall'intervento in progetto, con lo scopo di analizzare puntualmente le intersezioni contermini, al fine di descriverne l'effettivo funzionamento.

4. Analisi dello stato di fatto.

È stato ricostruito, mediante apposito rilievo, lo stato di fatto viabilistico nelle intersezioni

Il sistema di circolazione dell'area di Studio è stato definito mediante il rilievo di sensi unici, divieti di svolta, divieti di accesso, stalli di sosta. (vedi tav.2.3.1)

L'immagine seguente mostra la regolamentazione della viabilità all'interno del comparto di interesse:



Regolamentazione della circolazione

Il sistema viario della zona oggetto di studio è costituito in particolare dalle seguenti strade:

- a. Via Vittorio Veneto;
- b. via R. Di Mauro;
- c. Via XXV Luglio

a. Via Vittorio Veneto

Strada con direzione Sud-Nord ad un solo senso di marcia. Connette il centro con le principali vie di comunicazione verso nord: autostrada e strada statale. Nel tratto oggetto di studio si configura come strada a senso unico di larghezza pari a 7,00 ml + 2,00 ml di marciapiede + 4,00 ml di parcheggi a pettine sul lato Est. Sul lato Ovest si innestano Via Arena, A de Gasperi via C. Tafuri e viale degli Aceri, a Nord Via Gino Palumbo e a Sud via Giuseppe Garibaldi mentre sul lato Est, oltre a qualche accesso ai complessi residenziali esistenti, si innestano, via R. Di Mauro via C. Tafuri e viale degli Aceri. Attualmente su via V. Veneto lungo il perimetro del comparto sono presenti circa **30 stalli di sosta**.



Vista del comparto da via V. Veneto

b. via R. Di Mauro

strada perpendicolare a via V. Veneto con direzione est-ovest ad un solo senso di marcia di larghezza pari a. 5,00 ml + 2,00 ml di marciapiedi su entrambi i lati e 2,00 ml di parcheggi in linea collega via XXV Luglio a Via V. Veneto. Attualmente lungo via R. Di Mauro sono presenti circa **22 stalli di sosta**.



Vista su via R. Di Mauro

c. via XXV Luglio

Strada Statale 18 che assume tale denominazione in una porzione del centro cittadino, principale arteria in direzione sud nord a doppio senso di marcia parallela a via V. Veneto di larghezza pari a 12,00 ml di cui circa 1,00 ml di marciapiede. Collega la città ai centri vicini a nord verso Nocera Superiore e a sud verso Vietri sul Mare.

In prossimità del comparto di intervento è presente un impianto semaforico che comporta spesso code anche in adiacenza all'attuale ingresso all'area.



Vista su via XXV Luglio

6. Situazione di progetto

Il progetto di riconversione dell'area ex tipografia Di Mauro intende realizzare una nuova centralità volta ad offrire nuove e diversificate funzioni nel settore turistico ricettivo, direzionale, nel settore dei servizi ai cittadini e alle imprese, della cultura e del commercio, nonché la realizzazione di una media struttura di vendita.

La direttrice proveniente da via De Gasperi attraversa il comparto e riconnette la città consolidata e via Vittorio Veneto con via XXV Luglio e la direttrice di fondovalle.

Lungo quest'ultima si prevede la definizione di un fronte alberato con ampio marciapiede, che definisce un primo tratto del rinnovato boulevard, dal quale è possibile cogliere l'articolazione della "piazza" interna.

Anche via Vittorio Veneto e via Di Mauro sono oggetto di profonda riqualificazione mediante la definizione dei fronti lungo i confini del lotto con edifici di grande qualità architettonica e, contestualmente, prevedendo nuovi percorsi pedonali ampi (5 ml di profondità) e alberati.

Oltre alle aree attrezzate per il verde, il gioco e lo sport, a cui si vanno ad aggiungere le ampie aree destinate a percorsi pubblici pedonali, il programma prevede la realizzazione di un'ampia dotazione di parcheggi pubblici e privati, tutti previsti in interrato, ad accezione di quota parte di quelli riservati alla media struttura di vendita, in modo da riservare le superficie scoperte alla sola mobilità pedonale.

I parcheggi pertinenziali agli interventi di nuova costruzione sono previsti nell'area di sedime dei fabbricati di nuova costruzione. I parcheggi pubblici sono invece previsti nel sotto piazza e nelle aree di accesso alla stessa. Unici elementi comuni saranno le rampe di accesso e di uscita ai parcheggi interrati.

In sintesi come da tavola 2.1:

- le aree da cedere e da destinare ad attività collettive e verde pubblico attrezzato saranno pari a mq 3355,50 di verde pubblico e mq 2593,60 per percorsi pedonali per un totale di mq 5948,80 maggiore di quelli richiesti per legge pari a mq 3.640 mq;
- le aree da cedere e da destinare a parcheggi pubblici pari a mq 3295,09 maggiore di quelli richiesti pari a mq 2938;
- I parcheggi in dotazione delle nuove costruzioni saranno pari a mq 6479,44 (di cui mq 4390,61 di parcheggi pertinenziali interrati e mq 2088,83 di parcheggi pertinenziali a raso) in esubero rispetto a quelli richiesti per legge pari a mq 5.018.

Nello specifico, in termini di capienza, il parcheggio pertinenziale a raso potrà ospitare circa **84 posti auto**, il parcheggio interrato pubblico **131 posti auto** ed i parcheggi pertinenziali interrati circa **175 posti auto**.

La nuova dotazione di parcheggi ci consentirà di eliminare i parcheggi a pettine su via Vittorio Veneto nonché quelli su via R. Di Mauro con conseguente allargamento di entrambe le carreggiate e la realizzazione di una corsia dedicata all'ingresso ai parcheggi, determinando un sostanziale miglioramento della velocità di scorrimento e della stessa sicurezza stradale.

Su via V. Veneto si prevedono due varchi di ingresso, uno di servizio alla media struttura e l'altro di accesso/uscita dalle autorimesse interrato. È previsto altresì anche l'accesso, con una corsia dedicata, agli automezzi di carico e scarico a servizio della stessa attività commerciale di media struttura, nonché un ingresso riservato ai soli mezzi autorizzati per la manutenzione delle aree pedonale (spazzamento, manutenzione aree a verde) nonché per il carico e scarico, in orari stabiliti, per l'approvvigionamento delle attività commerciali.

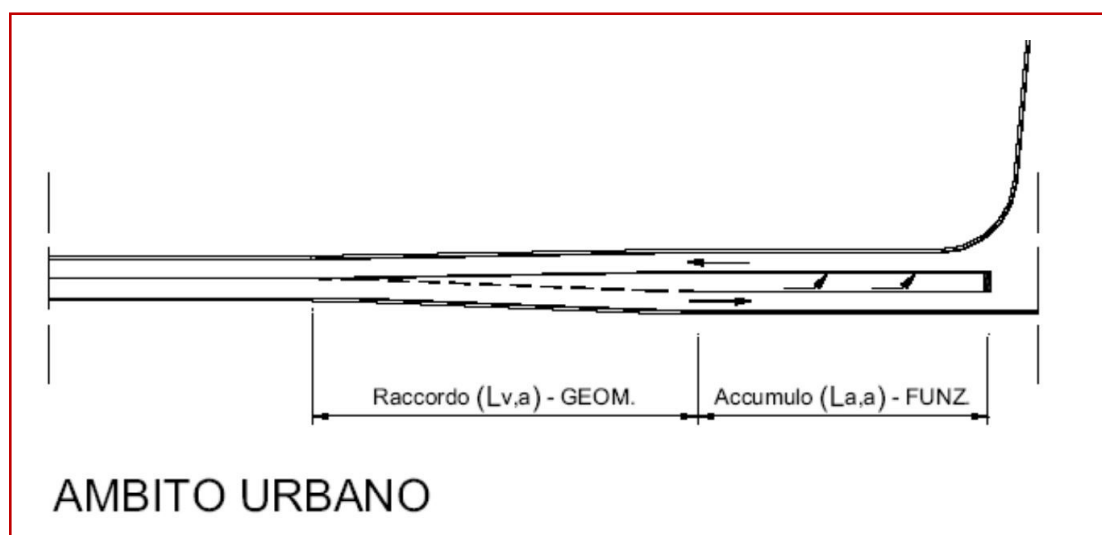
Per l'accesso alle aree di parcheggio interrato - da via XXV Luglio, si prevede l'inserimento di una corsia di accumulo per la svolta a sinistra, in modo che i flussi veicolari che proseguono senza svoltare non vengano ostacolati, con conseguente aumento del livello di sicurezza dell'intersezione.

Le corsie di svolta a sinistra hanno lo scopo di facilitare la svolta a sinistra, suddividendo la manovra in due parti e raccogliendo i veicoli in modo che gli stessi possano stare fermi in attesa di eseguire la loro manovra senza ostacolare i veicoli che proseguono senza svoltare.

I veicoli in attesa di svoltare non ostacolano le automobili della corrente in attraversamento, con riduzione dei possibili tamponamenti.

Le corsie di accumulo per la svolta a sinistra sono composte dai seguenti tratti:

- Tratto di raccordo, di lunghezza $L_{v,a}$: garantisce un graduale inserimento nella corsia aggiuntiva;
- Tratto di accumulo, di lunghezza $L_{a,a}$: per attendere prima di effettuare la manovra.



Per le uscite dai parcheggi interrati si prevede una segnaletica indirizzata a convogliare gli utenti che debbano proseguire in direzione nord (Napoli) ad uscire da via V. Veneto e da Via R. Di Mauro, mentre per chi deve proseguire in direzione sud (Salerno) ad uscire su via XXV Luglio; ciò impedirà su via XXV Luglio l'attraversamento della corsia di marcia in direzione opposta a quella di scorrimento, impedendo intralci al passaggio veicolare. Per il parcheggio a raso invece si prevedono due ingressi uno da via XXV Luglio per chi proviene dalla direzione nord ed uno da via Vittorio Veneto per chi proviene dalla direzione sud. Inoltre entrambi gli ingressi ai parcheggi saranno dotati di una corsia di

accumulo per evitare che la coda in entrata stazioni lungo le strade di accesso di via V. Veneto e via XXV Luglio.

L'ingresso e l'uscita ai parcheggi interrati da via Vittorio Veneto e via R. Di Mauro, come già riferito in precedenza, con gli accorgimenti segnalati di allargamento delle carreggiate e con la realizzazione delle corsie di accumulo non creeranno intralci o rallentamenti alla circolazione. Per maggiori dettagli si rimanda alla tav. 2.3.2.

7. Conclusioni

In conclusione, alla luce delle analisi, verifiche e considerazioni svolte ed esposte nei paragrafi precedenti, si può attestare la compatibilità dell'intervento in esame con gli assetti viabilistici di riferimento.

Ing. Nicola Manzo