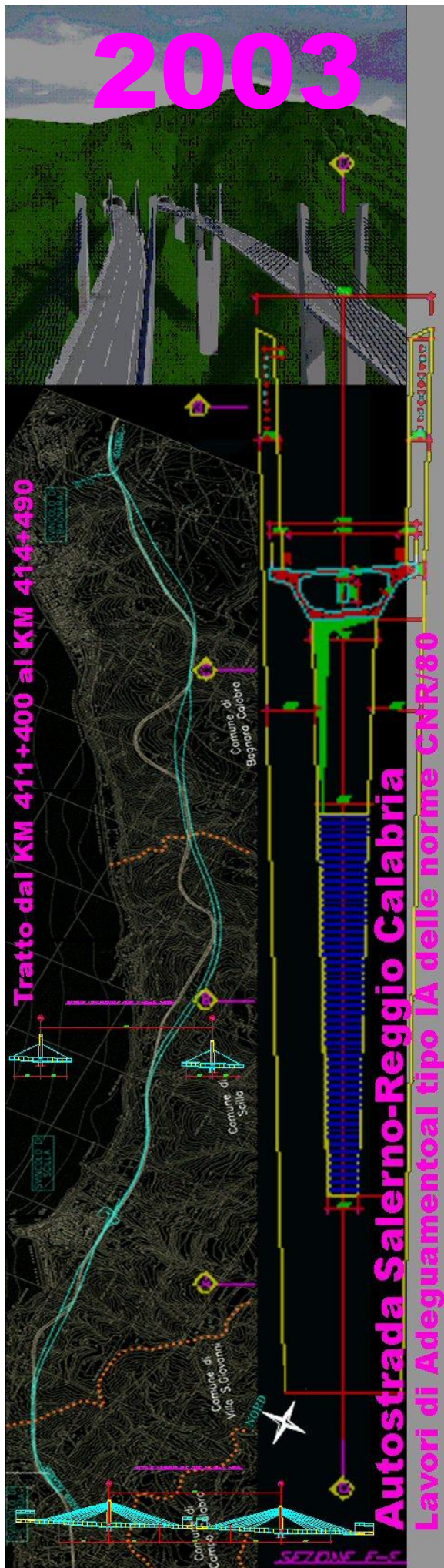


# 2003



Committente: ANAS

Ente destinatario: ANAS

Opera: **AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA dal Km 411+400 al Km 414+490**

Intervento: Autostrada Salerno-Reggio Calabria - lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I a delle norme CNR/80 - Progetto definitivo e Studio di Impatto Ambientale - Km 411+400÷414+490

Servizi affidati: Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale

Affidatario servizi: Progin SpA (50%) ed altri

Periodo: 1999 - 2003

Importo Lavori: 150.098.909,40 €

Classi e categorie: Ig, IIIb, IIIc, VI, VIIa, IXb, IXc

Stato dell'opera: Progetto iniziato in data 23/9/99, VIA conclusa in data 20/03/02 (DEC/VIA 7014/02), Progetto definitivo approvato dall'ANAS il 06/02/2003.

L'opera si inquadra nel più generale intervento di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria che prevede essenzialmente: una modifica delle caratteristiche planoaltimetriche dell'asse stradale e un allargamento della sede con l'introduzione della corsia di emergenza per l'adeguamento al tipo I a delle norme CNR.

Il tratto in progetto, di lunghezza 3,2 km circa, è ubicato nella parte finale dell'itinerario autostradale ed è compreso tra gli svincoli di Bagnara Calabria (RC) e il viadotto "Sfalassà". La piattaforma stradale prevista in progetto è conforme alla sezione tipo I a (due corsie per senso di marcia e relativa corsia di emergenza).

Il tratto non presenta svincoli intermedi.

L'asse stradale presenta raggi di curvatura minimi di 1.200 metri e pendenze longitudinali massime del 4,5%.

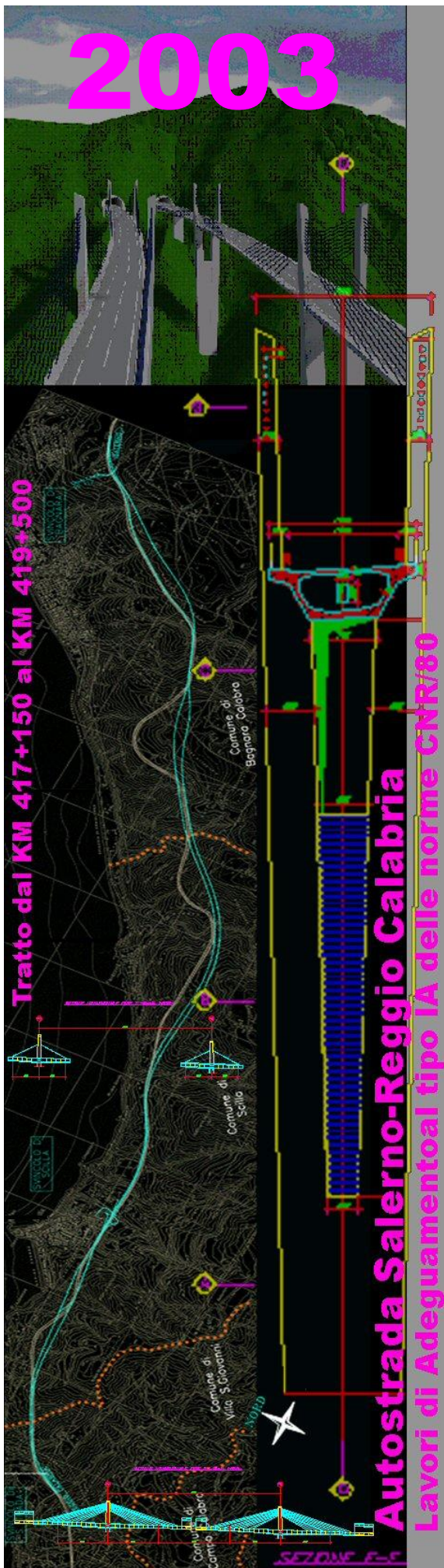
Il tracciato si sviluppa quasi totalmente lungo ponti e gallerie a causa dell'accidentata orografia. Le opere d'arte previste in progetto sono separate e diverse per ciascuna carreggiata e sono realizzate lungo una sede esterna all'attuale. Il progetto prevede quindi la demolizione delle opere d'arte esistenti e la loro ricostruzione. Le opere d'arte sono:

Opere previste	Carreggiata Nord (Lunghezza in metri)	Carreggiata Sud (Lunghezza in metri)
Galleria "Bagnara"	1.357	1.348
Ponte ad arco "Gazziano"	25	120
Galleria "Cacciapuiii"	535	449,5
Ponte ad arco "Canalello"	25	120
Galleria "Vardaru"	1.228	992

Tali opere presentano alcune peculiarità e aspetti di interesse. In particolare si segnala che i nuovi viadotti lungo la carreggiata Nord, sono ad arco ribassato ed hanno uno sviluppo di 120 metri ciascuno. La struttura adottata è del tipo ad arco ribassato e impalcato superiore. Quest'ultimo poggia alle estremità ed a distanza di circa 21 m, su coppie di piedritti. In corrispondenza della mezzera, l'impalcato si unisce con l'arco in un'unica trave a cassone di sezione variabile per una luce di circa 40 m. I nuovi ponti consentono il superamento dei valloni sottostanti e il disegno architettonico del ponte e delle opere di imbocco nelle gallerie adiacenti è stato definito per un gradevole inserimento paesaggistico.

Gli aspetti più significativi che caratterizzano il tratto sono costituiti dalla presenza di numerose opere d'arte necessarie per l'accidentata orografia dei luoghi. La loro presenza ha imposto, per evitare l'interferenza della costruzione con l'esercizio stradale, la realizzazione di un tracciato sostanzialmente esterno alla attuale sede autostradale. Questo ha comportato la necessità di prevedere la demolizione delle opere esistenti e la costruzione di nuove. Si segnala infine la notevole delicatezza dell'area sotto il profilo ambientale e paesaggistico.





Committente: **ANAS**  
 Ente destinatario: **ANAS**  
 Opera: **AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA dal Km 417+150 al Km 419+500**  
 Intervento: Autostrada Salerno-Reggio Calabria - lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I a delle norme CNR/80 - Progetto definitivo e Studio di Impatto Ambientale - 417+150÷419+500  
 Servizi affidati: Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale  
 Affidatario servizi: Progin SpA (50%) ed altri  
 Periodo: 1999 - 2003  
 Importo Lavori: 105.514.349,90 €  
 Classi e categorie: Ig, IIIb, IIIc, VI, VIIa, IXb, IXc  
 Stato dell'opera: Progetto iniziato in data 23/9/99, VIA conclusa in data 20/03/02 (DEC/VIA 7014/02), Progetto approvato dall'ANAS in data 06/02/2003.

L'opera si inquadra nel più generale intervento di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria che prevede essenzialmente: una modifica delle caratteristiche planoaltimetriche dell'asse stradale e un allargamento della sede con l'introduzione della corsia di emergenza per l'adeguamento al tipo I a delle norme CNR.

Il tratto in progetto, di lunghezza 2,1 km, è ubicato nella parte finale dell'itinerario autostradale ed è compreso tra gli svincoli di Bagnara Calabria (RC) e Scilla (RC). La piattaforma stradale prevista in progetto è conforme alla sezione tipo I a (due corsie per senso di marcia e relativa corsia di emergenza).

Il tratto non presenta svincoli intermedi.

L'asse stradale presenta raggi di curvatura minimi di 1.780 metri e pendenze longitudinali massime del 3,79%.

Il tracciato si sviluppa quasi totalmente in viadotto e galleria a causa dell'accidentata orografia. Le opere d'arte previste in progetto sono separate e diverse per ciascuna carreggiata e sono realizzate lungo una sede esterna all'attuale. Il progetto infatti prevede la demolizione delle opere d'arte esistenti e la loro ricostruzione. Le opere d'arte sono:

Opere previste	Carreggiata Nord (Lunghezza in metri)	Carreggiata Sud (Lunghezza in metri)
Galleria "Felicisus"	530	510
Viadotto "Catoiu"	69	120
Galleria "Muro"	1.000	955
Viadotto "Favazzina"	438,4	441,2

Tali opere presentano alcune peculiarità e aspetti di interesse. In particolare si segnala che i due nuovi viadotti "Favazzina", che sostituiscono quelli omonimi esistenti che presentano impalcati in cap di luce 50 metri e pile di altezza notevolissima pari a circa 100 m, sono previsti con un impalcato a cassone in cap di altezza variabile da 5 a 3 metri sostenuto da ventagli di 12 stralli ciascuno. La campata centrale è di lunghezza pari a 200 metri e quelle laterali di 120 m ciascuna. L'altezza delle nuove pile è anch'essa di 100 m circa.

Gli aspetti più significativi che caratterizzano il tratto in esame, sono costituiti dalla presenza di numerose opere d'arte necessarie per l'accidentata orografia dei luoghi. La loro presenza ha imposto, per evitare l'interferenza della costruzione con l'esercizio stradale, la realizzazione di un tracciato sostanzialmente esterno alla attuale sede autostradale. Questo ha comportato la necessità di prevedere la demolizione delle opere esistenti e la costruzione di nuove. Si segnala infine la notevole delicatezza dell'area sotto il profilo ambientale e paesaggistico.



# 2003



Committente:	ANAS
Ente destinatario:	ANAS
Opera:	<b>AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA dal Km 423+300 al Km 437+500</b>
Intervento:	Autostrada Salerno-Reggio Calabria - lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I a delle norme CNR/80 - Progetto definitivo e Studio di Impatto Ambientale - Km 423+300=437+500
Servizi affidati:	Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale
Affidatario servizi:	Progin SpA (50%) ed altri
Periodo:	1999 - 2003
Importo Lavori:	355.916.124,42 €
Classi e categorie:	Ig, IIIb, IIIc, VI, VIIa, IXb, IXc
Stato dell'opera:	Progetto iniziato in data 23/9/99, VIA conclusa in data 20/03/02 (DEC/VIA 7014/02), Progetto definitivo approvato dall'ANAS in data 31/07/03.

L'opera si inquadra nel più generale intervento di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria che prevede essenzialmente: una modifica delle caratteristiche planoaltimetriche dell'asse stradale e un allargamento della sede con l'introduzione della corsia di emergenza per l'adeguamento al tipo I a delle norme CNR. Lungo il lotto si prevede sostanzialmente un allargamento in sede con la demolizione di tutte le opere d'arte esistenti e la ricostruzione di nuove opere. Per un breve tratto è previsto un nuovo tracciato.

Il tratto in progetto, di lunghezza 13,7 km, è ubicato nella parte finale dell'itinerario autostradale ed è compreso tra gli svincoli di Scilla (RC) e Gallico (RC). Il progetto prevede due carreggiate, ciascuna con due corsie di marcia ed una di emergenza. La larghezza totale della piattaforma, prevista in progetto, è di 25 metri (tipo I a).

I 5 svincoli previsti (Scilla, S. Trada, Villa S. Giovanni, Campo Calabro e Gallico) sono tutti a piani sfalsati e permettono il collegamento con la SS 18 e con i vari centri abitati adiacenti. Si evidenzia che questo tratto è interessato dal futuro collegamento con il ponte di attraversamento dello Stretto di Messina.

L'asse stradale presenta raggi di curvatura minimi di 600 metri e pendenze longitudinali massime del 4%.

Il tracciato si sviluppa parte in rilevato e trincea (7,3 km), parte in viadotto (2,7 km) e parte in galleria (3,7 km). In particolare:

- i tratti in rilevato e trincea si sviluppano per una lunghezza totale di 7,3 km con altezze massime di circa 9 m;
- i viadotti e ponti (lungo entrambe le carreggiate) sono 42 (19 lungo la carreggiata Sud, 19 lungo la Nord e 4 lungo la terza corsia per Villa San Giovanni) e si sviluppano per una lunghezza complessiva di 5,4 km. I viadotti di maggior lunghezza (612 m) sono i due "Fiumara di Catona". Le luci sono variabili tra 24 e 70 metri. Gli impalcati sono previsti parte in acciaio-calcestruzzo e parte interamente in cap con conci gettati in opera. Le pile sono di altezza massima di 55 m;
- le gallerie naturali sono 8 (4 per ciascuna carreggiata) e si sviluppano per una lunghezza totale di 6,6 km. La galleria più lunga (1.769 metri) è la "Paci Nord". Le coperture massime nel tratto sono dell'ordine di 170 metri.
- le gallerie artificiali sono 2 e sono ubicate in corrispondenza degli svincoli di Scilla e Villa San Giovanni e hanno una lunghezza totale di 800 m.

Oltre le opere principali sono previsti in progetto cavalcavia, sottovia, tombini e opere trasversali, deviazioni stradali, etc. In particolare si evidenzia la presenza di una significativa area di parcheggio a servizio degli imbarchi per la Sicilia in corrispondenza dell'attuale area di servizio e di una apposita terza corsia che la collega allo svincolo di Villa San Giovanni.

Gli aspetti più significativi che caratterizzano l'opera sono costituiti essenzialmente dalla presenza di importanti opere d'arte necessarie a causa dell'accidentata orografia, in particolare nel primo tratto, e dalla notevole difficoltà costruttiva determinata dall'interferenza delle nuove opere con quelle esistenti. Si segnala infine la notevole delicatezza dell'area sotto il profilo ambientale e la presenza di una diffusa urbanizzazione, soprattutto nel tratto finale.