REGIONE CAMPANIA

PROVINCIA DI CASERTA

COMUNE DI SANTA MARIA CAPUA VETERE

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO (P.U.A.)
ai sensi della L.R. 16/04 art. 26 c. 2 lett. c per la realizzazione di un insediamento produttivo sulla via Napoli - SS 7bis

COMMITTENTE

M.Z. Costruzioni S.r.l.
via Strada Prov. per Aversa Km.2+950
81055 - Santa Maria Capua Vetere (CE) - IT
mail: info@mzcostruzioni.it

PROGETTO URBANISTICO
RELAZIONE SPECIALISTICA - RETE STRADALE E SISTEMA DELLA MOBILITÀ

PROGETTO DEFINITIVO	ELABORATO	REV.	SCALA	DATA
	INPUSM01D URBARCT008	0	-	04/07/2025

AGGIORNAMENTI

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	CONTROL.	APPROV.
0	Emissione per integrazione	04/07/2025	AP	MF	CA

File
INPUSM01D URBARCT008.pdf

Codifica
INPUSM01D URBARCT008

PROGETTAZIONE

INTEGRA
Via de Gasperi, 98
81055 - Santa Maria Capua Vetere (CE) - IT
mail: integra.architettiassociati@gmail.com

PROGETTISTA

Arch. Cesare Aiossa

RELAZIONE SPECIALISTICA – RETE STRADALE (SISTEMA DELLA MOBILITÀ)

Nel presente capitolo si descrive il sistema di mobilità (ovvero la nuova viabilità) prevista per l'area di intervento di cui alla contestuale proposta di P.U.A., accessibile dalla strada provinciale S.P. 13 denominata Via Napoli.

Nella previsione della nuova viabilità si è tenuto conto dei fattori che influenzano normalmente una sede stradale, ovvero i requisiti funzionali e geometrici per la costruzione delle strade, stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si è studiato il traffico veicolare che interesserà la viabilità di progetto, anche se in questa fase non si è voluta trascurare la componente pedonale.

Si è quindi stabilito quanto segue:

- La nuova sede stradale prevista da progetto, determinerà dei nuovi accessi indipendenti ai lotti denominati "A" e "B", e sarà caratterizzata da una solo carreggiata con estensione massima di 7,50 m con unico senso di marcia, provvista di marciapiedi
- I marciapiedi di nuova realizzazione, avranno la sezione trasversale con dimensione di circa 1,30m

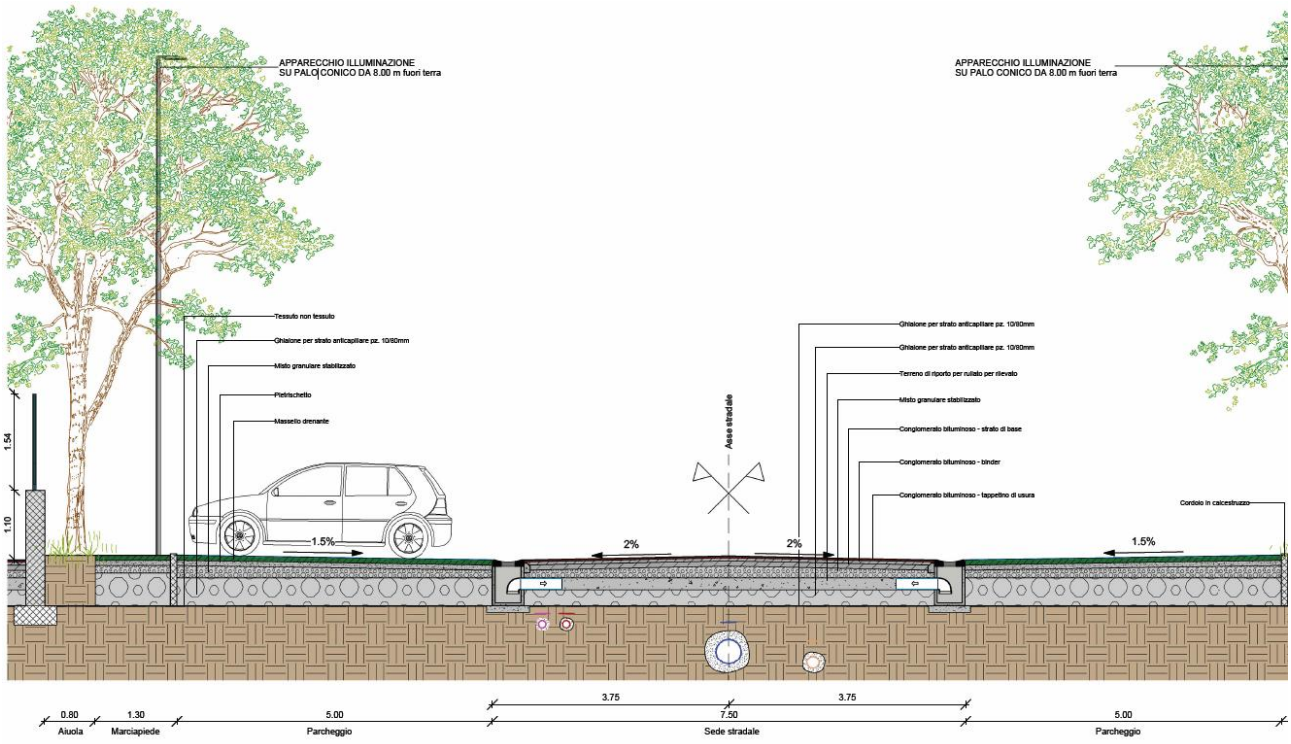
La viabilità così realizzata permetterà di avere una larghezza delle corsie di marcia, pari a 7,50 m, escluso il marciapiede.
È stata posta particolare attenzione alla viabilità in presenza di snodi e curve, dove i raggi di curvatura sono stati progettati in modo da risultare adeguati al tipo di viabilità prevista, tenendo conto delle specifiche esigenze di sicurezza e fluidità del traffico.
Così come sono stati dimensionati consentono una manovrabilità ottimale per i veicoli che dovranno percorrere la strada, evitando curve troppo strette che potrebbero compromettere la stabilità e la visibilità. Essendo perfettamente adatti sia per veicoli leggeri che per mezzi più pesanti, come camion o mezzi di emergenza, assicurano che il flusso di traffico rimanga regolare e sicuro.
I marciapiedi saranno permeabili e dotati degli scivoli per il superamento delle barriere architettoniche e saranno messi in connessione tra loro, dalla previsione di adeguati attraversamenti pedonali.



Stralcio tav. INPUSM01D URBACT 005 – "PROGETTO URBANISTICO – VIABILITÀ"

Per quanto attiene la formazione della sovrastruttura stradale si prevede la seguente successione di categorie di opere da realizzare:

- Due strati sovrapposti tra loro in **misto granulare stabilizzato** pezzatura 10/80mm con legante naturale, posto al di sotto del nastro bituminoso e sotto ai marciapiedi
- Uno strato di **terreno di riporto rullato** per realizzazione del rilevato, necessario per fornire una superficie stabile e solida su cui costruire gli strati superiori. La compattazione tramite rullatura aiuta a migliorare la resistenza e a evitare cedimenti futuri.
- Uno strato di **misto granulare fine stabilizzato** con leganti per migliorarne la coesione e la resistenza. La sua funzione è quella di fornire un ulteriore supporto strutturale, uniformando la distribuzione dei carichi e migliorando la stabilità complessiva della strada
- Strato di **conglomerato bituminoso di base** per fornire coesione tra il sottofondo e lo strato superficiale (tappetino di usura)
- **Tappetino di usura** strato finale, che entra in contatto diretto con il traffico. È realizzato con una miscela bituminosa ad alta resistenza e con una composizione progettata per offrire una superficie di alta qualità e durevole

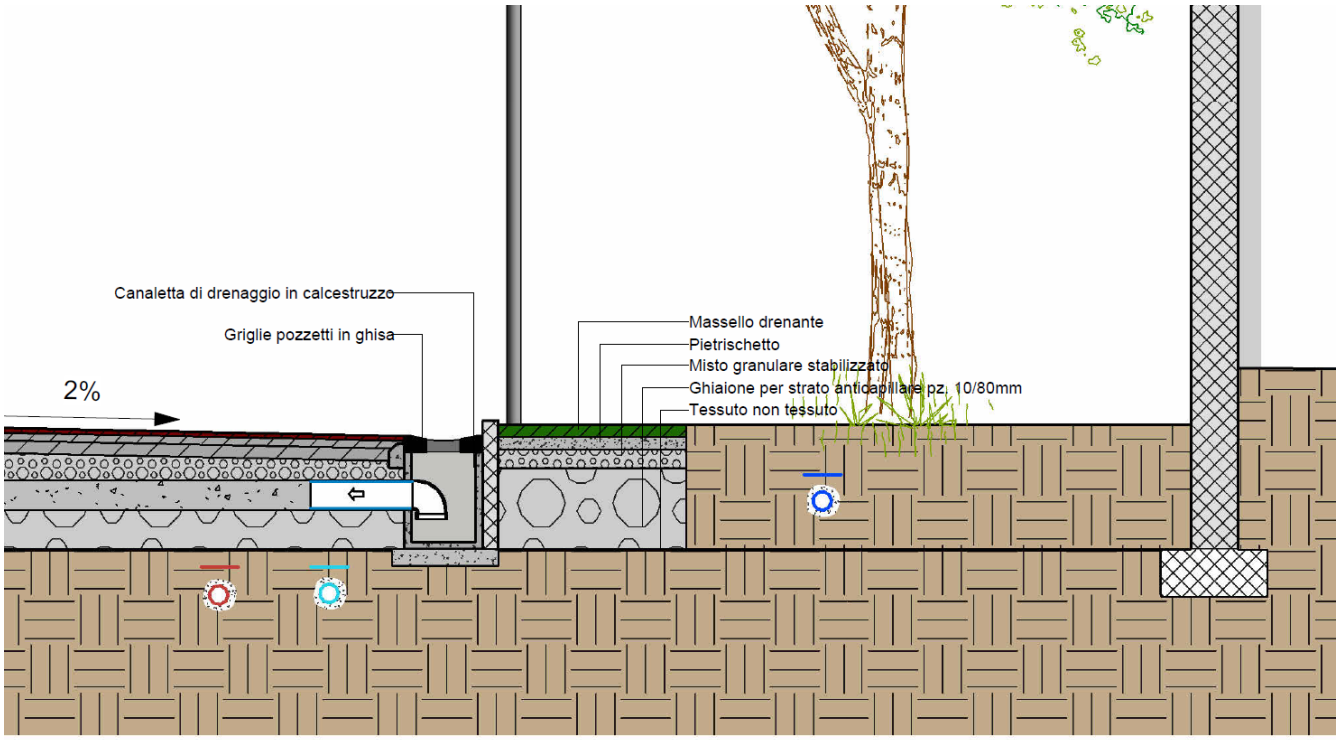


Stralcio tav. INPUSM01D URBARCT006 – "PROGETTO URBANISTICO SEZIONE TIPOLOGICA DELLA VIABILITÀ E DEI SOTTOSERVIZI"

Per quanto riguarda i **marciapiedi permeabili**, si avrà la seguente successione di categorie di opere:

- **Tessuto non tessuto** posizionato sulla superficie di base per impedire che il materiale più fine, si mescoli con gli strati superiori, soprattutto quelli drenanti;
- **Ghiaione anticapillare pezzature 80/100 mm** agisce come barriera contro il fenomeno capillare, ovvero l'innalzamento dell'umidità dal terreno verso gli strati superiori della pavimentazione e garantisce un drenaggio adeguato, facilitando la percolazione dell'acqua piovana;
- **Misto granulare stabilizzato** per offrire una base solida e stabile al marciapiede, che sostiene il peso delle pavimentazioni superiori e del traffico pedonale

- **Pietrischetto e massetto drenante** lo strato finale della pavimentazione del marciapiede, composto da un materiale drenante (spesso una miscela di calcestruzzo permeabile o materiali simili) che consente all'acqua di infiltrarsi facilmente attraverso la superficie. La sua funzione principale è quella di fornire una superficie solida e piana per il passaggio dei pedoni, senza compromettere il drenaggio;
- fornitura e posa in opera di **cordoli in calcestruzzo** vibrocompresso di dimensioni commerciali



Stralcio tav. INPUSM01D URBARCT006 – "PROGETTO URBANISTICO SEZIONE TIPOLOGICA DELLA VIABILITÀ E DEI SOTTOSERVIZI"

Per una maggiore chiarezza di quanto fin qui esposto, si rimanda agli elaborati della lottizzazione allegati. Infine, data la conformazione del terreno, così come è possibile verificare dai profili longitudinali e trasversali, non si sono avuti dislivelli tali da giustificare il ricorso ad opere particolari di sostegno.

Santa Maria C.V.

Il Tecnico
Arch. Cesare Aiossa