

SALERNO PORTA OVEST

Obiettivi dell'intervento

L'intervento Salerno Porta Ovest, programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'Intesa fra Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato in data 25/06/2004, ha ad oggetto le problematiche, di comune interesse dei due Enti, del sistema dei trasporti nella parte occidentale della Città, con specifico riferimento al collegamento del Porto commerciale con l'autostrada A3 (Roma – Napoli – Salerno – Reggio Calabria) snodo ferroviario.

Il progetto, che fa parte di un quadro di interventi infrastrutturali strategici già finanziati ed in corso di attuazione, consentirà di incentivare ancora di più le Autostrade del Mare (Short Sea Shipping), che sono in costante forte crescita, con l'obiettivo di offrire un ampio ventaglio di collegamenti marittimi veloci, frequenti, affidabili, ed economicamente convenienti per il trasporto di camion, trailer, auto ed altre merci rotabili.

Offrendo questa possibilità, crescenti volumi di merci trasportate in precedenza via strada hanno optato per il trasporto marittimo come naturale alternativa alle congestionate autostrade (nel 2012 a Salerno sono stati movimentati 192.047 veicoli commerciali e 54.675 auto al seguito dei passeggeri), promuovendo in tal senso la politica dell'Unione Europea volta al trasferimento delle merci dalla rete stradale a modalità di trasporto ambientalmente sostenibili e più sicure.

Da qui la necessità, riconosciuta dall'Unione Europea, di migliorare, finanziandoli, i collegamenti tra Porto e sistema autostradale. L'intervento in oggetto, che prevede la realizzazione di un nuovo e diretto collegamento autostradale, è finanziato per 146,6 milioni di euro con fondi P.O.N. - Reti e mobilità 2007-2013 e per 2,5 milioni di euro con fondi L.443/2001.

Allo stato attuale, l'arteria che collega l'area portuale (via Ligea) allo svincolo autostradale (zona Cernicchiara) presenta condizioni di forte criticità causate dalla promiscuità del traffico commerciale da/per il Porto con il traffico urbano in entrata/uscita dalla città. Ciò dà luogo a livelli di servizio insostenibili da parte dell'utenza, con notevoli disagi sulla circolazione e ripercussioni negative sull'ambiente.

La realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del Porto con lo svincolo autostradale A3, prevalentemente in galleria, distinto da quello per il collegamento della parte alta del Centro storico della città e della costiera amalfitana, oltre ad assicurare tempi di percorrenza minori, garantisce una drastica riduzione dei fenomeni di congestione che si traduce in un

miglioramento dell'accessibilità al Porto e consente ad operatori pubblici e/o privati di investire nello sviluppo di aree retro portuali attualmente sottoutilizzate e/o nella nascita di nuovi poli logistici anche nei comuni contermini. Aree spesso pubbliche che richiedono modesti investimenti con privati fortemente interessati.

Tempi di viaggio certi e collegamenti più affidabili, infatti, sono, per tali strutture logistiche, requisiti fondamentali per aumentarne l'efficienza e superare i limiti di convenienza economica che ne contrastano lo sviluppo. Il pieno utilizzo di queste aree retroportuali consentirà di poter disporre di "distripark" (piattaforme per la logistica portuale) di consistente estensione, ben collegati con le reti autostradali e ferroviarie, nei quali allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci si accompagnano anche attività manifatturiere di lavorazione delle materie prime e dei semilavorati, rafforzando così il ruolo strategico del Porto di Salerno quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

L'intervento Salerno Porta Ovest consentirà inoltre la riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità urbana, la risoluzione di criticità puntuali e la realizzazione dei progettati interventi senza interruzione dell'esercizio delle infrastrutture esistenti interessate, con enormi vantaggi in termini di:

- riduzione dei fenomeni di congestione;
- maggiore vivibilità per la città di Salerno;
- mitigazione dell'impatto ambientale generato dal sistema dei trasporti e maggiore sicurezza.

Descrizione della nuova infrastruttura viaria

Il perno d'inizio della nuova infrastruttura viaria è la riconfigurazione dello svincolo autostradale zona Cernicchiara ed il secondo perno è al Porto con lo sbocco delle gallerie in zona Ligea.

Il percorso tra i due perni principali si sviluppa in sotterraneo con doppia galleria di circa 11 m di diametro e lunghezza di circa 2,5 km ciascuna e due svincoli intermedi per la città in zona San Leo e Poseidon.

In totale si prevede, quindi, di realizzare circa 5,5 km di tratti stradali in galleria.

In maggior dettaglio:

Il nuovo nodo Cernicchiara ricomprende:

la realizzazione, poco prima dell'uscita attuale, di un nuovo ramo in uscita dalla A3 per gli utenti dell'autostrada provenienti da Reggio Calabria, tramite una terza corsia che si dirama dalla esistente galleria Seminario, quindi si affianca al ponte ad arco esistente per scendere con un nuovo ponte in acciaio

corten che, dopo circa 150 m, confluisce in una rotatoria su via Risorgimento, garantendo fluidità ai flussi diretti verso il centro di Salerno ed il Porto.

Dinanzi all'imbocco della galleria Cernicchiara, che è ubicato in corrispondenza dell'ex distributore di carburante Shell, viene risistemata la viabilità per la nuova galleria "da" e "per" il Porto e viene consentito al traffico, con l'ausilio di una piccola rotatoria ubicata poco oltre, di dirigersi verso qualunque destinazione senza difficoltà nelle due direzioni da e per Napoli o verso Reggio Calabria, separando i vari flussi ed eliminando i loro punti di conflitto.

Le gallerie Cernicchiara - Ligea

Il progetto iniziale a base di appalto prevedeva che il collegamento tra l'autostrada ed il Porto venisse realizzato tramite una galleria a doppia canna tra Cernicchiara e San Leo e una analoga galleria a doppia canna tra Poseidon e Ligea; nella zona tra San Leo e Poseidon il progetto prevedeva di utilizzare la viabilità ordinaria esistente.

L'offerta tecnica risultata vincente dell'appalto ha proposto un collegamento diretto, interamente in galleria, fra lo svincolo autostradale - zona Cernicchiara e l'ingresso al Porto - zona Ligea; in pratica, l'evoluzione del progetto iniziale che diventa, così, più funzionale e di maggiore tutela sul piano della sicurezza e dell'ambiente.

Le gallerie sono realizzate a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia, entrambe hanno lunghezza di circa 2.500 m e corrono a profondità notevoli, tali da evitare ogni ripercussione in superficie e disturbi ambientali.

Le gallerie presentano analoghe dotazioni di sicurezza (by-pass pedonali e carrabili tra le due canne di ciascuna galleria), di segnaletica (luminosa verticale, pannelli a messaggio variabile, impianto semaforico), impiantistiche (sistemi di ventilazione forzata ed antincendio con sensori in grado di rilevare in tempo reale la presenza di eventuali inquinanti e/o incendio, sistemi di videosorveglianza e telecontrollo e di ritrasmissioni radio ad uso dei servizi di pronto intervento, illuminazione con particolari standard di comfort visivo e sicurezza, gruppi elettrogeni a supporto di tutti gli impianti).

Le rotatorie San Leo (presso l'omologo piazzale) **e Poseidon** (presso l'omologo piazzale)

Queste rotatorie, di diametro circa 45 m, hanno ciascuna un semplice ramo di collegamento in galleria per consentire al traffico locale di accedere

all'asse delle gallerie principali, sgravando in modo drastico la viabilità esistente da quella nuova destinata al traffico pesante.

Particolare attenzione è stata rivolta agli aspetti paesaggistici in tutti gli interventi. In particolare la rotatoria Poseidon presenta una sorta di lastra che scende dal versante e si infulcra nel centro della rotatoria al fine di riconfigurare il pendio e mitigare lo skyline.

Il Nodo Ligea

In corrispondenza del nodo Ligea il progetto esecutivo presenta una importante modifica rispetto al progetto definitivo a base di gara. Le gallerie sboccano a livello del piano stradale di via Ligea dove, con una nuova rotatoria in corrispondenza dell'ingresso del Porto, vengono totalmente eliminate le interferenze del traffico commerciale dalla viabilità urbana.

Il progetto definitivo, invece, prevedeva l'uscita dalla galleria Cernicchiara in quota sul viadotto Gatto, su un tratto in adeguamento del viadotto che porta alla rotatoria esistente in direzione Porto del quale era previsto il raddoppio. Questa soluzione, oltre a presentare rilevanti difficoltà realizzative, avrebbe provocato notevoli disagi in fase di esecuzione dei lavori, con interruzioni del traffico lungo via Gatto. Inoltre l'inserimento di un tratto del viadotto Gatto nell'itinerario Porto-autostrada avrebbe reso impossibile qualsiasi intervento futuro di demolizione o riqualificazione dello stesso mirato alla eliminazione o riduzione dell'attuale impatto ambientale del viadotto.

Gli impianti tecnologici

L'intervento comprende tutti gli impianti tecnologici necessari alla fruizione in perfetta sicurezza della nuova infrastruttura nonché gli impianti di illuminazione pubblica cui è legata particolare valenza urbana.

Inoltre, approfittando della opportunità che la zona Cernicchiara è limitrofa ad una sottostazione dell'alta tensione, sono state previste canalizzazioni in galleria per consentire l'alimentazione degli impianti portuali e delle navi ormeggiate direttamente dalla rete elettrica nazionale. L'alimentazione delle gru con energia elettrica anziché con gruppi elettrogeni ed il "cold-ironing" (che si realizza fornendo dalla banchina alle navi attraccate in Porto la potenza elettrica necessaria per garantire il corretto funzionamento dei servizi di bordo mantenendo spenti i motori ausiliari di bordo) consentiranno di ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera e di ottimizzare i consumi energetici, contribuendo così alla realizzazione di un Porto tecnologicamente avanzato, energeticamente ed ambientalmente sostenibile.

Realizzazione delle opere

L'appalto di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori è stato affidato all'ATI TECNIS S.p.A. – COGIP Infrastrutture S.p.A. – Ing. Pavesi&C. S.p.A.

Le opere, iniziate in data 27/09/2013, dovranno essere ultimate entro fine 2015 e messe in funzione entro il primo semestre 2016.

La strategia progettuale e di cantiere ha avuto come obiettivo quello di ridurre e/o eliminare nel corso dei lavori le interferenze con il contesto urbano, rendendo minimi effetti negativi e disagi sia per il traffico veicolare che pedonale, garantendo la percorribilità dell'attuale collegamento viario del Porto con la rete autostradale, mitigando l'impatto ambientale, riducendo al minimo le aree di cantiere.

Le metodologie e tecnologie di intervento sono state studiate per migliorare i processi di costruzione al fine di garantire in fase di cantiere la massima sicurezza (interferenze con edifici e infrastrutture esistenti) e tutela dell'ambiente (costante monitoraggio dei parametri ambientali con lo scopo di segnalare tempestivamente eventi inattesi e verificare l'efficienza degli interventi di contenimento degli eventuali impatti), abbattere il rischio di ritardi nell'esecuzione delle lavorazioni e migliorare le misure di sicurezza dei lavoratori in rapporto alla specificità delle lavorazioni.