

**NA 239 "CAUDINA" Collegamento autostradale da Caserta a Benevento, con bretelle di collegamento alla variante di Caserta e alla tangenziale di Benevento. Primo lotto.  
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (Cod. NA239)**

Il Progetto di fattibilità tecnico-economica – PFTE per cui si avvia il dibattito pubblico, riguarda il lotto funzionale del più ampio collegamento tra Caserta e Benevento, nel tratto da Marcianise a Paolisi.

L'infrastruttura di progetto è in variante alla SS 7 Appia, per una lunghezza di 24 Km circa. L'inizio dell'intervento - km 0 - è stabilito in una rotonda nei pressi dell'Interporto Sud Europa - ISE (zona di Marcianise) e termina nei pressi di Paolisi. La rotonda di inizio accoglie i flussi provenienti dallo svincolo Caserta Sud della autostrada A1 e dalla SP335 (ex SS265) - Asse di Andata al Lavoro; mentre nel punto terminale dell'intervento, nei pressi di Paolisi, convergono i flussi della S.S. Appia n. 7, della Fondo Valle Isclero, e della strada di collegamento dell'area ASI di Avellino (Pianodardine).

All'interno dell'attuale sistema infrastrutturale la strada di progetto riveste un ruolo primario poiché rappresenta l'asse di collegamento principale tra la conurbazione casertana, la conurbazione di Napoli, la provincia di Benevento e una parte della Provincia di Avellino, ma anche tra queste stesse zone e la Puglia, tramite la A16 da Benevento.

All'interno del PFTE sono state definite tre alternative progettuali che si differenziano per tracciati stradali e per numero e localizzazione degli svincoli; le soluzioni prevedono tutte la sezione stradale di categoria "B – Extraurbana principale" con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale.

Il tracciato attraversa i territori dei comuni di Marcianise, Maddaloni, Santa Maria a Vico, San Felice a Cancelli, Arienzo della provincia di Caserta; Forchia, Arpaia, Paolisi della provincia di Benevento; e Rotondi della provincia di Avellino.

Lo studio di fattibilità delle alternative progettuali è derivato da approfondimenti effettuati su un precedente progetto, risalente agli anni 2004/2006, sul quale Anas avviò le procedure approvative ex legge obbiettivo ma non è stato mai completato l'iter approvativo. Tale progetto è alla base degli approfondimenti effettuati che hanno condotto alla definizione delle alternative oggi proposte. Le alternative sono state valutate e confrontate sulla base degli effetti che producono sotto l'aspetto: funzionale, trasportistico, economico, finanziario e ambientale nel contesto di riferimento e con proiezione all'evoluzione del sistema economico territoriale e di trasporto ove l'intervento si inserisce.

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali ha trattato i seguenti argomenti:

- Lo stato di fatto e le criticità attuali;
- Analisi della pianificazione e programmazione del territorio di progetto;
- Studio e definizione delle alternative di progetto e loro confronto;
- Stima sommaria delle alternative progettuali;
- Studio di traffico;
- Analisi costi-benefici;
- Confronto delle alternative e scelta della alternativa ottimale;

ed è disponibile al seguente link:

[https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f/g/personal/v\\_cardaci\\_stradeanas\\_it/EuO-QIa2dlhMiL-XqO7ASzQBp-KTHuABXlwktuxJIYpGQ?e=tR8uSZ](https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f/g/personal/v_cardaci_stradeanas_it/EuO-QIa2dlhMiL-XqO7ASzQBp-KTHuABXlwktuxJIYpGQ?e=tR8uSZ)