



PROVINCIA DI BENEVENTO

Settore 4 Viabilità e Infrastrutture

Servizio Viabilità infrastrutture e Gestione Idrografica

I diritti di proprietà inerenti il presente elaborato, nonché ogni relativa integrazione, rimangono in capo al tecnico firmatario. Eventuali modifiche e/o aggiunte allo stesso saranno, esclusivamente, di proprietà di quest'ultimo. E' fatto divieto a chiunque di riprodurre, copiare o comunque utilizzare e/o consegnare, senza preavviso, a terzi i grafici originali o loro copie, nonché gli schemi parziali e quant'altro di cui alla presente fornitura.

RIQUALIFICAZIONE DEGLI ITINERARI PROVINCIALI RICADENTI NELLA VALLE DEL TITERNO PER LA INTERCONNESSIONE DELLE AREE DI PREGIO STORICO-ARCHEOLOGICO E VITIVINICOLO ALLA S.S. 372 - 1° LOTTO



PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

TAV
1

Il Progettista – R.U.P.
Arch. Giancarlo MARCARELLI

Il Dirigente
Ing. Angelo Carmine GIORDANO



Sannio Europa Scarl
Area Pianificazione Territoriale

Maggio 2026

1. PREMESSA

La “Riqualificazione degli itinerari provinciali per la loro interconnessione con infrastrutture di interesse nazionale” costituisce elemento programmatico di assoluto interesse per i territori “interni” della provincia di Benevento.

Lo sviluppo delle “aree interne” è premessa sostanziale al riequilibrio economico dei territori ed al più corretto ed omogeneo utilizzo degli stessi.

In linea con gli obiettivi del Piano di Assetto del Territorio della Regione Campania “l’avvicinamento” delle aree più marginali dell’ambito provinciale alle infrastrutture nazionali è il primo passo verso l’obiettivo di riequilibrio socio/economico.

Il territorio provinciale costituito dall’ambito territoriale del Medio – Basso Matese è contenitore di realtà di particolare interesse sotto diversi ed interessanti profili: da quello viti – vinicolo a quello turistico – storico – termale; realtà queste che risentirebbero di importanti benefici strutturali se “meglio coinvolti” nei processi di infrastrutturazione in atto sul più ampio territorio regionale e nazionale.

Il miglioramento della viabilità provinciale favorirà certamente la interconnessione delle località diffuse e “marginali” con i luoghi serviti dalle infrastrutture nazionali, con effetti certamente positivi in campo sociale ed economico.

In particolare sembra utile ripercorrere gli itinerari prescelti in questo programma di “riqualificazione” per il raggiungimento degli obiettivi.

2. ITINERARI

La fascia territoriale interessata alla riqualificazione degli itinerari stradali va dai confini della provincia di Caserta, località Bocca della Selva alla S.S. 372, strada, in gestione ANAS S.p.A., che attraversa il fondovalle del Calore ed è interessata da un importante quanto utile programma di raddoppio della carreggiata a “quattro corsie”.

Da Bocca della Selva, sede di una stazione turistica certamente dotata di buone potenzialità di sviluppo, la strada provinciale n°73 si ricongiunge alla S.P. 76 raggiungendo il tenimento del comune di Pietraroia che, nel suo piccolo ambito ospita un parco [geopaleontologico](#) con relativo museo, il Paleolab, in cui si possono visitare reperti fossili di notevole importanza: *Ciro* , un cucciolo di [dinosauro](#), il primo in Italia, che conserva anche alcuni organi interni: la sua specie è stata denominata *Scipionyx samniticus*;il

ritrovamento di Ciri ha rivoluzionato la ricostruzione della paleogeografia italiana, precedentemente ritenuta interamente sommersa

durante l'era Mesozoica; ovviamente altri resti fossili sono stati rinvenuti a Pietraroja, da ricordare quelli di numerosi pesci (tra cui *Belonostomus*), rettili (*Chometokadmon*, *Derasmosaurus*) ed anfibi (*Celtdens*).

Tanto unicamente a testimoniare che l'interesse storico/archeologico di questo piccolo borgo se interconnesso al valore di interesse storico/archeologico/paesaggistico ed enogastronomico di tutto il territorio della media valle del Tevere, costituirebbe una importante motivazione di sviluppo del comprensorio nel suo complesso.

La S.P. 76 attraversa il centro storico di Cusano Mutri, borgo sannita dalla storia illustre, sulla cui cultura e sulle cui tradizioni ha influito profondamente la chiesa.

Nonostante la zona appenninica sia ad elevato rischio sismico, il suo centro urbano è rimasto praticamente intatto nei secoli, unicamente per motivi geologici; la sua struttura urbanistica, è divenuta riferimento per gli studiosi medievali e per i visitatori appassionati della materia.

Il nucleo urbano fortificato sorge su una cresta rocciosa che presenta pareti a piombo sul pianoro sottostante; essendo il costone roccioso di non elevata larghezza non erano presenti nel borgo piazze di grandi dimensioni ma solo degli spazi dove le strade leggermente si allargano, comunemente chiamati slarghi.

La S.P. 76 che arriva da Cerreto Sannita si collega con la S.P.n° 79 che attraversa il Comune di Telesse Terme per terminare nel Comune di San Salvatore Telesino, nelle immediate vicinanze della SS 372 "Telesina", importante rete di collegamento a livello regionale.

La "riqualificazione" stradale toccherà, ovviamente, "itinerari collaterali" capaci di riannodare l'intero comprensorio.

3. PROGETTO

Con deliberazione Presidenziale n° 204 del 06/09/2022 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento denominato "Riqualificazione degli itinerari provinciali ricadenti nella Valle del Tevere per la interconnessione delle aree di pregio storico-archeologico e vitivinicolo alla SS. 372", dell'importo complessivo di € 35.000.000,00.

Con determinazione dirigenziale n° 1841 del 12/09/2024 è stato approvato un primo lotto funzionale, dell'importo complessivo di €. 3.000.000,00, che comprende, tra l'altro, la sistemazione delle S.P. n° 76 e 79, di interconnessione dell'Ambito territoriale del Medio-Basso Matese con la S.S. n° 372;

Obiettivo certamente raggiungibile con opere di “riordino” complessivo in un ambito privo di criticità sostanziali di importanza tale da richiedere “opere d'arte di rilevante interesse”.

Le poche criticità rilevate in tenimento di Cerreto Sannita non incidono in termini determinanti sulla spesa complessiva presunta per l'intervento, se risolte con opere di certa efficacia ed ambientalmente compatibili.

In tal senso si è ritenuto di prevedere interventi utili a:

- uniformare la sezione stradale complessiva, con locali limitati ma indispensabili interventi di
“adeguamento della sezione trasversale corpo stradale”;
- sanare locali dissesti della sede stradale dovuti essenzialmente a “ridotta portanza” indotta da
inadeguata regimazione delle acque meteoriche;
- migliorare nel complesso il reticolo per lo smaltimento delle acque meteoriche;
- risolvere locali fenomeni di pericolo dovuto a potenziali distacchi di elementi lapidei dai
costoni sovrastanti la sede stradale;
- adeguare e riordinare le pavimentazioni stradali.

4. QUADRO DI SPESA

La spesa complessiva possibile per l'intervento nel suo complesso è stata determinata sulla base dei prezzi contenuti nella vigente Tariffa Regione Campania (anno 2026).

QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO (art. 5, allegato I.7, D.Lgs. N° 36/2023)			
A)	LAVORI		
a.1)	Lavori soggetto a ribasso d'asta	€	2.321.696,25
a.2)	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€	14.168,67
Sommano (a.1+a.2)		€	2.335.864,92
B)	SOMME A DISPOSIZIONE DELL' AMMINISTRAZIONE		
b.1)	lavori in amministrazione diretta previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	€	40.000,00

b.2)	rilievi, accertamenti e indagini da eseguire ai diversi livelli di progettazione a cura della stazione appaltante;	€	-	
b.3)	rilievi, accertamenti e indagini da eseguire ai diversi livelli di progettazione a cura del progettista;	€	-	
b.4)	allacciamenti ai pubblici servizi e superamento eventuali interferenze;	€	-	
b.5)	imprevisti (max 5% di A)	€	31.283,20	
b.6)	accantonamenti in relazione alle modifiche di cui agli articoli 60 e 120, comma 1, lettera a), del codice;	€	-	
b.7)	acquisizione aree o immobili, indennizzi;	€	-	
b.8)	spese tecniche relative alla progettazione, alle attività preliminari, ivi compreso l'eventuale monitoraggio di parametri necessari ai fini della progettazione ove pertinente, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze dei servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, all'incentivo di cui all'articolo 45 del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente (max10% di A);	€	37.436,76	
b.9)	spese per attività tecnico-amministrative e strumentali connesse alla progettazione, di supporto al RUP qualora si tratti di personale dipendente, di assicurazione dei progettisti qualora dipendenti dell'amministrazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del codice nonché per la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'articolo 42 del codice;	€	-	
b.10)	spese di cui all'articolo 45, commi 6 e 7, del codice;	€	-	
b.11)	eventuali spese per commissioni giudicatrici;	€	6.000,00	
b.12)	spese per pubblicità;	€	3.000,00	
b.13)	spese per prove di laboratorio, accertamenti e verifiche tecniche obbligatorie o specificamente previste dal capitolato speciale d'appalto, di cui all'articolo 116 comma 11, del codice, nonché per l'eventuale monitoraggio successivo alla realizzazione dell'opera, ove prescritto;	€	5.000,00	
b.14)	spese per collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico e altri eventuali collaudi specialistici;	€	-	
b.15)	spese per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, di cui all'articolo 41, comma 4, del codice;	€	-	
b.16)	spese per i rimedi alternativi alla tutela giurisdizionale;	€	-	
b.17)	spese per le opere artistiche di cui alla legge 20 luglio 1949, n. 717;	€	-	
b.18)	IRAP su spese tecniche di cui all'art. 45 D.Lgs. N° 36/2023 e s.m.i. (8,5%)	€	2.506,45	
b.18)	IVA (22% su tutte le voci)	€	538.908,67	
Totale somme a disposizione			€ 664.135,08	
TOTALE GENERALE A)+B)			€ 3.000.000,00	

6. RILIEVO FOTOGRAFICO



Foto 1

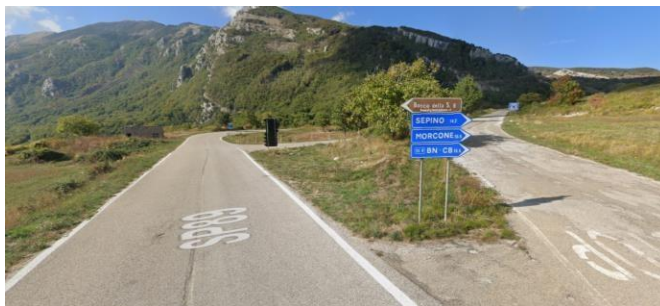


Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7

6. MODALITA' E COSTI DI GESTIONE

Data la natura della rete viaria interessata, la gestione dell'infrastruttura post-intervento segue una logica di ripartizione delle competenze istituzionali. La gestione ordinaria e straordinaria resta in capo alla **Provincia di Benevento**, quale ente proprietario della strada.

Relativamente ai costi di gestione post-operam si rappresenta quanto segue:

- **Manutenzione Ordinaria Ricorrente:** Interventi annuali per il mantenimento della sicurezza stradale (rifacimento segnaletica orizzontale/verticale, sfalcio del verde laterale, sgombero neve e spargimento sale nel tratto montano di Bocca della Selva, pulizia fossi di guardia).
- **Manutenzione Straordinaria Periodica:** Interventi a ciclo pluriennale (rifacimento del tappeto d'usura/asfalto ogni 5-7 anni, ripristino barriere di sicurezza passive).

Per la viabilità extraurbana secondaria in contesti montani/collinari, il costo di gestione annuo standard è stimato parametricamente tra l'**1,5% e il 2,5% del costo totale dell'investimento iniziale dell'opera**.

La sostenibilità dell'opera può essere valutata secondo tre macro-criteri:

Dimensione	Indicatori e Impatti Attesi
Sostenibilità Ambientale	* Ottimizzazione dei flussi: La riduzione dei tempi di percorrenza comporta una diminuzione delle emissioni di CO2 da parte dei veicoli privati e commerciali * Tecnologie "Green": Uso di asfalti modificati a freddo o con percentuali di fresato riciclato; installazione di illuminazione a LED fotovoltaica sugli svincoli. * Mitigazione: Opere di ingegneria naturalistica per il contenimento dei versanti nell'area del Matese.
Sostenibilità Economica	* Valorizzazione dei cluster locali: Incremento dell'accessibilità per le aziende vitivinicole e per il polo turistico-termale. * Riduzione dei costi di trasporto: Connessione diretta alla rete nazionale (S.S. 372) con abbattimento dei tempi di logistica per le merci.
Sostenibilità Sociale	* Contrasto allo spopolamento: Garanzia di mobilità e connessione per i residenti delle aree interne (diritto alla mobilità). * Sicurezza stradale: Adeguamento geometrico della carreggiata e abbattimento del tasso di incidentalità.

Trattandosi di un'opera di riqualificazione strategica regionale e provinciale mirata alle aree interne, la copertura finanziaria per la **realizzazione** e per la **gestione iniziale** attinge a diverse fonti di finanziamento pubblico istituzionale:

- **Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI):** Finanziamenti dedicati al potenziamento dei servizi essenziali, tra cui l'accessibilità viaria, per l'area target del Matese/Beneventano.
- **Bilancio Proprio dell'Ente (Provincia di Benevento):** Per quanto concerne la copertura delle quote di manutenzione ordinaria ricorrente, finanziata tramite i proventi del codice della strada e trasferimenti correnti regionali.

Il progettista
Arch. Giancarlo Marcarelli