



Comune di Gioi

Provincia di Salerno

PROGETTO ESECUTIVO

MESSA IN SICUREZZA DELLE SP 47 E 80 NEI TRATTI DI CONNESSIONE GIOI - SALENTO

Aggiornato al Prezzario Regionale dei Lavori Pubblici Anno 2026 - Approvato con Delibera GR Campania n°6 del 29-01-2026

Data: Giugno 2026

Prot. n°:

Committente:

Amministrazioni comunali di Gioi e Salento

Progetto:

Arch. Dario Peccerillo



Responsabile del procedimento:

Ing. Aniello Guida

Elaborato:

Relazione Tecnica Descrittiva

Tav. n°:

ED01

Scala :

PREMESSA

La presente proposta progettuale riguarda i lavori di **“Messa in sicurezza delle SP 47 e 80 nei tratti di connessione Gioi/Salento”**, le cui sedi stradali risultano non idonee rispetto alle norme di sicurezza delle strade extra urbane.

Uno degli obiettivi primari delle Amministrazioni comunali è quello di una mirata programmazione d'interventi nell'ambito del territorio comunale, mediante la realizzazione di piani, programmi e progetti che prevedano una forte riduzione del disagio sociale, puntando in principal modo sul potenziamento delle strutture ricettive e delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria esistenti e non. Per tali ragioni il potenziamento delle reti stradali e viarie esistenti assume una notevole importanza al fine di garantire il miglioramento delle condizioni e della qualità della vita della popolazione residente.

La realizzazione dell'intervento si propone il raggiungimento di diversi obiettivi, tutti di notevolissima importanza, il cui raggiungimento migliorerà di gran lunga le condizioni economiche e sociale della popolazione ed in definitiva della qualità della vita.

L'intervento in esame mira ad elaborare un'ipotesi progettuale volta alla sistemazione e alla messa in sicurezza di due importanti infrastrutture di viabilità intercomunale di primaria importanza: la SP 80 e la SP 47. Esse consentono in primo luogo di facilitare l'accesso alla SS.18, importante arteria di collegamento e connessione con i centri di Agropoli e Salerno nonché l'accesso all'autostrada (A2 - autostrada del Mediterraneo), oltre che ad importanti punti di snodo e di collegamento ed in particolare la Stazione ferroviaria di Vallo – Castelnuovo e la stazione ferroviaria di Omignano-Salento.

L'intervento consente altresì alle popolazioni di Gioi, Salento e dei paesi limitrofi, di connettersi in tempi rapidi al centro polifunzionale di Vallo della Lucania, città di servizi alla quale è vincolato un bacino di utenza sempre più ampio. L'arteria viaria (SP 47) risulta di indispensabile valore poiché permette una rapida connessione con l'ospedale S. Luca di Vallo della Lucania.

Le strade oltre a collegare il comune con i principali centri urbani provinciali, attraversano delle zone di grande interesse sia dal punto di vista agricolo che turistico e paesaggistico.

Le attività agricole ed il turismo, per le aree interne, rappresentano i settori principali per una corretta ipotesi di sviluppo. L'attività agro-zootecnica che per molti anni è stata trainante per l'economia rurale, oggi è proposta non come settore primario ma come settore confluyente in un ambiente più articolato, più moderno, più rispondente alle logiche di mercato.

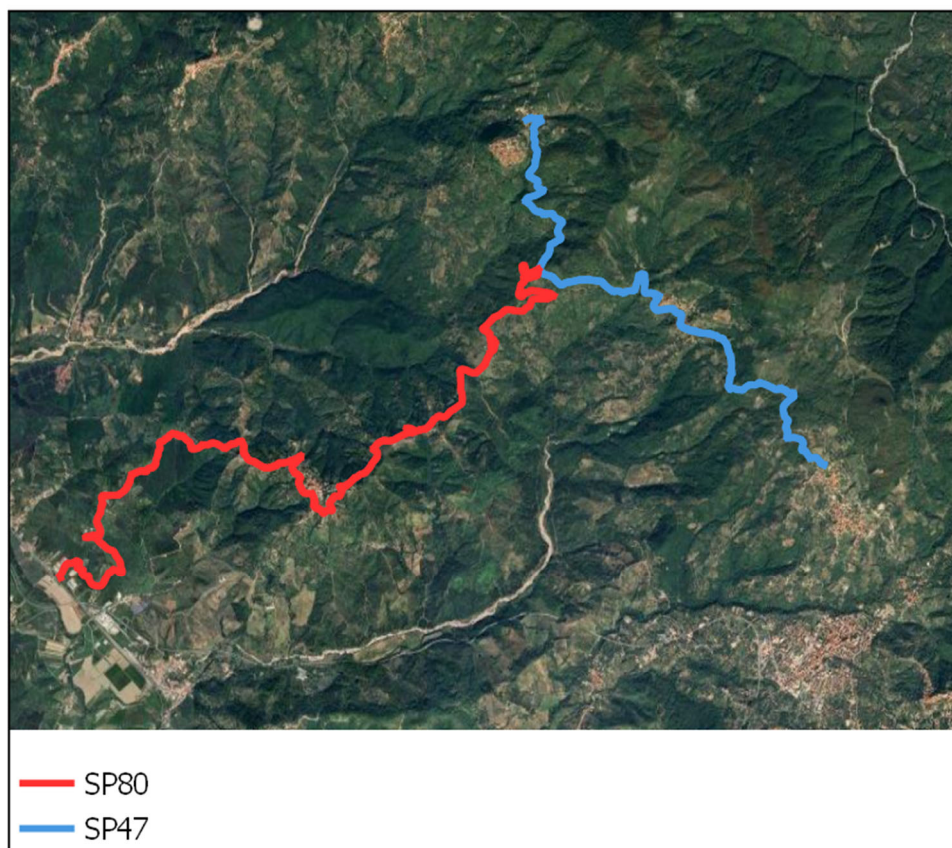
Per i predetti motivi le Amministrazioni di Gioi e Salento hanno espresso la volontà di sistemare le suddette strade esistenti, privilegiando il ripristino e la messa in sicurezza del tracciato e del manto stradale, la sistemazione delle zone in frana ed il corretto convogliamento delle acque meteoriche.

INDIVIDUAZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO

L'area attraversata dalla strada, in riferimento alla Carte Ufficiali dello Stato è localizzata nella nuova cartografia topografica dell'I.G.M., Topografica Programmatica Regionale al Foglio n° 48 e Foglio n° 49.

Il tracciato oggetto di intervento ricade catastalmente nei fogli:

- n. 2 – 9 – 11 – 13 – 15 – 16 – 18 del Comune di Gioi;
- n. 4 – 5 – 6 – 7 – 9 – 10 – 12 – 15 del Comune di Salento.



In riferimento alla perimetrazione del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, l'infrastruttura attraversa le seguenti zone:

Zone B1 Riserva generale orientata, C2 Zone di protezione, D1 Urbane o urbanizzabili.

La strada rientra nella perimetrazione dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Sud – Interregionale, e dalla verifica effettuata rispetto alle Carte Tematiche del progetto di aggiornamento del P.A.I. redatto dall'ex A.d.B. Campania Sud ed Interregionale del Fiume Sele, si evince che il tracciato attraversa:

- Aree a rischio idraulico R2 - Medio
- Aree a rischio potenziale Rutr1, Rutr2
- Aree a pericolosità potenziale da frana Putr1, Putr2 e Putr4;

L'area di intervento, infine, rientra nel territorio della Comunità Montana Gelbison e Cervati.

STATO DI FATTO

L'arteria stradale oggetto di intervento SP 47 collega, di fatto, il comune di Gioi con il comune di Moio della Civitella, attraversando l'innesto con la SP 80, che proviene da Salento, anch'essa oggetto di intervento.

L'inizio della strada oggetto d'intervento (SP47) è ubicato a valle del centro abitato di Gioi a quota 632 m s.l.m e, dopo circa 5000 ml attraversa l'abitato di Cardile per circa 1 km. In questo tratto la larghezza media della carreggiata è pari a 6,50 ml.

La SP47 interseca la SP80 a quota 514 m s.l.m, dopo circa 7800 ml attraversa l'abitato di Salento, fino all'intersezione con la SS18 dopo 4300 ml a quota 26 m s.l.m.

Il tracciato viario, nel suo complesso, attraversa un paesaggio naturalistico, di incommensurabile bellezza.

L'asse viario presenta un assetto prevalentemente curvilineo che limita notevolmente il corretto flusso del traffico veicolare. Inoltre, il tracciato presenta un manto stradale usurato e danneggiato in più punti. In molti tratti il malfunzionamento e/o l'assenza dei sistemi di raccolta delle acque causano una modalità di gestione delle acque piovane poco funzionale, generando smottamenti diffusi che danneggiano la struttura viaria.



Foto n° 1 – Tratto A



Foto n° 2 – Tratto B



Foto n° 3 – Tratto C

INQUADRAMENTO GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO

L'area in esame ricade nei territori comunali di Gioi e Salento, Comuni inseriti, con Deliberazione della Giunta Regionale della Campania n°5447 del 07 novembre 2002 (aggiornamento della classificazione sismica dei Comuni della Regione Campania) nella categoria "II".

La caratterizzazione geologica dell'area, sulla scorta dei dati della Carta Geologica d'Italia in scala 1:50.000, rivela una strutturazione in unità tettoniche e successioni che riconoscono in sintesi dal basso verso l'alto:

- Unità Sicilide, costituita dalla formazione di Monte Sant'Arcangelo e dalle Argille Varicolori di tempa Rossa;
- Unità di Castelnuovo Cilento (cfr. terreni ad Affinità Sicilide Auctt.), costituita dalle Argille di Genesio, Marne e Calcareniti del Torrente Trenico e dalle Arenarie di Pianelli;
- Unità Nord-Calabrese, costituita dalla Formazione delle Crete Nere, dalla Formazione del Saraceno e dalle Arenarie di Cannicchio.

La geologia dell'area si presenta abbastanza complessa e con successioni mal definite per spessori ed assetto stratigrafico -strutturali.

Nell'area interessata è possibile distinguere fondamentalmente i seguenti Complessi geolitologici:

Formazione di San Mauro

Arenarie quarzose, marne e conglomerati in strati e banchi ed interstrati argillo – siltosi bruni in sequenze ordinate ritmiche; corrisponde al membro arenaceo - marnoso dell'Unità del Cilento, ovvero alla parte bassa della Formazione di S. Mauro auct.

Formazione di Pollica

Arenarie quarzoso - micacee in strati e straterelli disposti in alternanze ritmiche con argillo - siltiti brune ed argilliti nerastre; la giacitura è in sequenze ordinate ed, a luoghi, con pieghe a ginocchio ed a zigzag; localmente la sequenza è interrotta da fenomeni in massa sedimentari, tipo "dumping" e "debris flow".

Arenarie di Cannicchio

Litologicamente è costituita da torbiditi arenaceo-pelitiche con arenarie fini, litiche ed arcose e peliti siltose grigio-verdastre. Sono presenti slumps e debris-flow dello spessore di circa 5 mt con al tetto un livello conglomeratico dello spessore variabile dai 30 ai 50 cm. Verso la base frequenti pieghe strette e a Chevron.

Accumuli detritici di versante

Sono costituiti da accumuli gravitativi di detriti eterometrici ed eterogenei, a struttura caotica, con pezzame litoide del substrato, in matrice argilloso-siltoso, che non presentano evidenze di movimento in atto o evidenze di riattivazioni recenti, lungo il tracciato in oggetto.

Coltre detritica di copertura

Le formazioni precedentemente descritte, spesso risultano ricoperte da una coltre detritica superficiale di alterazione, originatasi dalla disaggregazione delle rocce sottostanti. Tali depositi detritici sono costituiti da clasti eterogenei di diverso diametro, immersi in una matrice argillo – limosa con una giacitura caotica e non uniformemente distribuiti sui versanti e presentano spessori variabili.

La configurazione morfologica del territorio ricalca l'assetto litostratigrafico dei principali corpi geologici affioranti ed è il risultato di una morfogenesi complessa e polifasica instauratasi durante gli ultimi milioni di anni. Tali aree, caratterizzate da pendenze variabili, si presentano modificate da interventi antropici essendo ubicate in zone rurali e si collocano lungo pendii con un'inclinazione media compresa fra i 15°-25°. La situazione statica dei luoghi, nel complesso, appare affidabile, non evidenziandosi rilevanti fenomeni gravitativi profondi, che interessano direttamente il tracciato del sentiero in oggetto. Lungo le linee di faglie scorrono i principali valloni e torrenti che solcano i versanti delle zone in esame; in essi confluiscono altre piccole incisioni e/o canalizzazioni artificiali, realizzate nelle zone coltivate per il deflusso delle acque meteoriche. Per quanto riguarda l'idrografia sotterranea, gli accumuli detritici presentano una permeabilità media per porosità, invece la formazione flyschoidale presenta una permeabilità da bassa a nulla per porosità e fessurazione; qualche sorgente si può riscontrare in corrispondenza di dislocazioni tettoniche o al passaggio con una maggiore compattezza della formazione stessa sono sorgenti di modesta portata ed in genere funzioni degli eventi pluviali.

STATO DI PROGETTO

L'intervento prevede la sistemazione, il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti mediante la sistemazione del fondo stradale, il ripristino e completamento delle opere di convogliamento delle acque meteoriche, la sistemazione delle zone in frana, la sostituzione ed integrazione delle barriere di sicurezza e la realizzazione di segnaletica. In particolare si prevedono i seguenti interventi:

- risanamento della pavimentazione stradale mediante la scarifica dello strato superficiale del conglomerato bituminoso per uno spessore medio di 1 cm, trasporto a rifiuto e smaltimento a discarica controllata come per legge del materiale di risulta, rifacimento totale dello strato di usura superficiale (tappetino di usura) per uno spessore pari a 3 cm.
- Nei tratti particolarmente danneggiati con evidenti avvallamenti, dissesti e smottamenti della sede stradale, si prevede la rimozione dell'asfalto esistente ed il ripristino della sede stradale mediante la realizzazione di sovrastruttura stradale costituita dai seguenti strati:
 - strato di fondazione in misto granulo metrico (tout-venant) o di fiume compattato dello spessore reso in opera di cm 20;
 - conglomerato bituminoso per strato di collegamento (binder) dello spessore reso di cm. 5;
 - conglomerato bituminoso per strato di usura (tappetino) dello spessore reso in opera di cm 3.
- Manutenzione e ripristino delle opere di convogliamento e raccolta delle acque ed in particolare delle zanelle alla francese e delle cunette ad U in cls debolmente armato;
- Per la messa in sicurezza dei veicoli in transito, nonché di tutta la possibile utenza stradale, si prevede la sostituzione ed integrazione della barriera stradale esistente. In particolare si prevede:
 - Barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo, retta o curva, cat. H 1, conforme alle norme vigenti in materia, idonea al montaggio su bordo laterale o centrale, sottoposta alle prove di impatto come definite dalle Autorità competenti, compresi i sistemi di attacco necessari per il collegamento dei vari elementi e ogni onere e magistero per dare il lavoro finito a perfetta regola d'arte

- Barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo, retta o curva, cat. H 2, conforme alle norme vigenti in materia, idonea al montaggio su bordo ponte, sottoposta alle prove di impatto come definite dalle Autorità competenti, compresi i sistemi di attacco necessari per il collegamento dei vari elementi e ogni onere e magistero per dare il lavoro finito a perfetta regola d'arte.
- Realizzazione di segnaletica orizzontale costituita da strisce longitudinali o trasversali, eseguite mediante applicazione di vernice rifrangente premiscelata di colore bianca o gialla permanente.
- Integrazione della segnaletica verticale esistente.

CONFORMITA' URBANISTICA

L'intervento così come proposto, rientra tra quelli previsti al punto A.13 dell'allegato A del D.P.R. 31/2017 "Regolamento recante l'individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata" ovvero tra quelli **esclusi dall'autorizzazione paesaggistica.**

IMPATTO AMBIENTALE

Il progetto prevede la realizzazione di interventi volti alla manutenzione e alla sostituzione di opere esistenti ed alla messa in sicurezza dell'arteria stradale. Essi non alterano in alcun modo lo stato dei luoghi. Il progetto induce quindi **minime trasformazioni nel paesaggio sia in fase di cantiere che a regime**

Il progetto non prevede l'inserimento di elementi estranei al paesaggio, né la separazione di un sistema agricolo esistente, né intacca le relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico.

Sempre nel rispetto dell'ambiente, durante l'esecuzione dei lavori si manterrà intatta, ai margini della strada e nelle scarpate, la vegetazione autoctona ritenuta idonea, che nel corso degli anni ha attecchito spontaneamente.

L'intervento non creerà impatti visivi dal punto di vista paesaggistico e non è previsto alcun taglio di piante esistenti. Dal punto di vista della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico l'intervento non creerà alcun problema. La natura dei materiali, la tipologia, i colori e le tecniche progettuali previste, sono atte ad annullare e/o a rendere

minime le incompatibilità delle preesistenze con le opere progettate, in modo che esse si inseriscano in modo armonioso nell'ambiente circostante, nè sussistano i presupposti di un "danno ambientale" dovuto agli effetti legati alla realizzazione delle opere. Le strutture esistenti e il progetto proposto non prevede "l'impiego di materiali ed installazione di impianti inquinanti" tali da produrre danni all'ambiente a breve o a lungo termine; è previsto comunque il "ripristino dello stato dei luoghi" in armonia con l'ambiente alterato, con particolare cura nella fase di rimozione del cantiere. In ultima analisi, le alterazioni e gli effetti conseguenti all'intervento proposto possono ritenersi di "modestà entità", in quanto la realizzazione delle opere provoca una ridotta turbativa dell'ambiente preesistente. Le interazioni fra attività proposte e componenti ambientali rilevano valori di impatto limitati e, complessivamente, una alterazione dell'ambiente da ritenersi limitato e di tipo "reversibile" nel tempo. L'assetto percettivo scenico panoramico resterà quindi del tutto invariato rispetto allo stato odierno dei luoghi.

RISULTATI ATTESI

L'intervento mira al perseguimento di una pluralità di obiettivi. In modo particolare l'incremento del livello di vivibilità dal punto di vista economico e sociale della popolazione e la riduzione del disagio sociale. Come già detto nei punti precedenti l'opera in oggetto darà dei risultati positivi per tutta la collettività.

L'intervento in esame prevede la sistemazione e la messa in sicurezza di due importanti infrastrutture di viabilità intercomunale di primaria importanza: la SP 80 e la SP 47.

Esse consentono alla popolazione di raggiungere agevolmente la SS.18, importante arteria di collegamento con i centri di Agropoli e Salerno, l'autostrada A2, e le Stazioni ferroviarie di Vallo-Castelnuovo e Omignano-Salento.

L'intervento consente altresì alle popolazioni di Gioi, Salento e dei paesi limitrofi, con la sistemazione della SP 47 e SP 80, di connettersi in tempi rapidi al centro polifunzionale di Vallo della Lucania, città di servizi alla quale è vincolato un bacino di utenza sempre più ampio. L'arteria viaria SP 47 risulta di indispensabile valore poiché permette una rapida connessione con l'ospedale S. Luca di Vallo della Lucania.

La strada riveste un ruolo di particolare importanza per la popolazione che ne usufruisce per raggiungere Vallo della Lucania. L'importanza della strada è dettata dalla presenza a Vallo della Lucania– come descritto nei paragrafi precedenti – dell'ospedale S. Luca, delle scuole Secondarie, del Tribunale e di molti altri servizi basilari. Il potenziamento della strada consentirà di raggiungere il presidio ospedaliero in tempi brevi. La sistemazione della strada sarà un punto cardine per lo sviluppo futuro dell'intera area e sarà da stimolo per i giovani all'avvio di nuove aziende, permetterà la mitigazione dei disagi per i tanti lavoratori che quotidianamente raggiungono la cittadina di Vallo della Lucania. In conclusione la salvaguardia dell'incolumità di chi percorre le strade oggetto di intervento, la riduzione dell'emarginazione e del disagio sociale, e l'incremento della capacità attrattiva dal punto di vista turistico, sono tra gli obiettivi che l'ipotesi progettuale intende perseguire. L'obiettivo generale, quindi, è quello di migliorare le condizioni di vita dell'intera popolazione con interventi mirati a potenziare le capacità di crescita autopropulsiva della zona, mediante la valorizzazione delle specificità territoriali imprenditoriali e l'aumento delle capacità attrattive del territorio.

DISPONIBILITÀ DEI TERRENI

La realizzazione dell'intervento proposto non comporta nessuna espropriazione; ciò fa sì che è possibile programmare con certezza l'inizio dei lavori e quindi la loro ultimazione.

PREVISIONE DI SPESA

I lavori a base d'asta del costo dell'intervento ammontano ad **€ 1.150.714,11**.

Per la preventivazione del calcolo della spesa è stato redatto un computo metrico estimativo, ed in particolare si è fatto ricorso a:

- **Prezzario Regionale delle Opere Pubbliche vigente (Prezzario LL.PP – Edizione 2026 approvato con delibera della Giunta Regionale della Campania)**
- **Analisi nuovi prezzi facendo ricorso ad analisi di mercato.**

Per quanto non si evince nella presente e per quanto concerne l'identificazione delle zone di intervento nei dettagli più tecnici, si rimanda agli elaborati grafici allegati.