



**Programma Regionale
FESR FSE+ Basilicata 2021-2027**

Codice CCI n. 2021IT16FFPR004
Decisione C (2022) 9766 del 16/12/2022

Allegato 2 – Scheda operazione

Documento approvato con D.G.R. n. .../2023





SCHEDA OPERAZIONE

Titolo dell'Operazione

SISTEMAZIONE TRATTI STRADALI E RISANAMENTO OPERE D'ARTE DELLA SP94 (GIARDINI)

Tipologia di Operazione¹

OPERA PUBBLICA

Obiettivo Specifico/Azione²

RSO 3.2 "Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera (FESR)"

Fondo (FESR/FSE)

FESR

Descrizione dell'operazione³

L'operazione è finalizzata al miglioramento della transitabilità della strada SP 94 (Giardini) che connette il centro abitato di Grassano con lo Scalo ferroviario e quindi con l'asse strategico S.S. Basentana 407.

Detta strada è giornalmente fruita da numerosi pendolari che raggiungono le sedi lavorative così come risulta dall'analisi strategica effettuata con il metodo Humanlab.

Il tracciato stradale oggetto di intervento, di lunghezza complessiva pari a circa 9,7 Km, si sviluppa su un versante che degrada per circa 200 mt. a partire dal centro abitato, posto sulla sommità del rilievo fino alla valle del Basento.

Nonostante la presenza della SS7, alternativa che viene utilizzata in maniera marginale per giungere verso lo scalo di Grassano/Garaguso/Tricarico, questo intervento valorizzerà l'utilizzo di un tratto stradale che viene scelto dai cittadini che lo preferiscono per via della comodità di accesso.





Il tratto vallivo si presenta in buone condizioni, anche perché i manufatti realizzati al fine di smaltire le acque di pioggia sono ancora integri ed adeguati ad assolvere il compito per cui furono progettati e realizzati.

L'intervento quindi sarà concentrato lungo il tratto viario che si sviluppa sul versante, laddove, la conformazione geomorfologica e le marcate pendenze, fanno sì che la sede stradale sia interessata dalla presenza di situazioni di dissesto diffuso, rendendo pericoloso il regolare traffico veicolare che durante la giornata fruisce dell'infrastruttura. Le lavorazioni interesseranno, quindi, circa 5 Km dell'infrastruttura stradale complessiva, con interventi puntuali atti alla sistemazione del corpo stradale.

L'intervento complessivo comporta, quindi, la sistemazione della strada in alcuni tratti in cui la stabilità è messa a rischio a causa di molteplici fattori primari relativi a: litologia, assetto strutturale, presenza di un fitto reticolo idrografico secondario più o meno inciso, facente parte del più ampio bacino imbrifero del Fiume Basento. In relazione al tipo di materiale affiorante, l'azione degli agenti esogeni (precipitazioni atmosferiche, variazioni climatiche) determina, nei terreni argillosi delle Argille sub-appennine, forme di erosione legate a dissesti idrogeologici come: colamenti, soliflussi e fenomeni di creep superficiali che modificano la originaria morfologia dei rilievi collinari.

Per quanto fin qui esplicitato, in sintesi, si può esprimere che le problematiche da affrontare sono le seguenti:

- messa in sicurezza ed adeguamento dell'arteria secondo le prescrizioni imposte dal codice della strada;
- sistemazione della sede stradale, attraverso un livellamento del sottofondo e la sistemazione della pavimentazione stradale;
- realizzazione del sistema di smaltimento e raccolta delle acque superficiali;
- realizzazione di presidi e consolidamenti degli impluvi a valle della strada, al fine di ridurre i fenomeni erosivi, che determinano ripercussioni sulla stabilità del corpo stradale.

Tenendo presente le caratteristiche geologiche del substrato, in via del tutto preliminare, gli interventi di progetto saranno i seguenti:

- miglioramento della carreggiata attraverso la bonifica dei tratti dissestati;
- consolidamento delle scarpate stradali;
- installazione di opportuni sistemi di captazione e smaltimento delle acque meteoriche;
- realizzazione della segnaletica stradale orizzontale e verticale lungo tutto il percorso;
- protezione dei tratti scoscesi nonché dei tratti in curva attraverso l'installazione delle protezioni verticali ai limiti della carreggiata (guardrail);

Si sottolinea che la tempistica procedurale è stata stimata sulla base della complessità di implementazione degli interventi e sul tipo di autorizzazioni che è necessario acquisire.





Modalità di attuazione e riferimenti normativi

L'operazione sarà attuata ai sensi di quanto disciplinato dall'art. 50 del D.lgs 36/2023 e s.m.i.

Dotazione finanziaria complessiva dell'operazione

Euro 1.500.000,00

Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

Euro 1.500.000,00

Altre fonti di finanziamento⁴

Beneficiari

PROVINCIA DI MATERA





Piano finanziario⁵

VOCE DI BUDGET	DETTAGLIO DELLA VOCE DI BUDGET	IMPORTO
A. Lavori	Lavori di adeguamento dell'infrastruttura stradale	€ 1.315.000,00
B. Progettazione, direzione lavori, rilievi e indagini, coordinamento sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, collaudo	Studi geologici, Progettazione, CSP, DL, CSE, Collaudo, Incentivo tecnico, Indagini geognostiche e prove sui materiali, monitoraggi in fase di esecuzione	€ 180.000,00
C. Oneri e contributi dovuti, come per legge, ad enti pubblici e privati finalizzati necessari all'esecuzione delle opere (permessi, concessioni, autorizzazioni, espropri, ecc.);	Costi per l'espletamento gara (ANAC, Cuc, ecc..)	€ 5.000,00
TOTALE		1.500.000,00





Criteria di ammissibilità⁶

Miglioramenti dei collegamenti della rete secondaria (archi stradali regionali di tipo extraurbano secondarie, provinciali e comunali) a servizio delle aree interne, sulla base della mappatura nazionale aggiornata al 2020;

L'operazione concorre al miglioramento della strada provinciale SP 94 (GIARDINI), nel tratto extraurbano, che rappresenta il principale collegamento viario tra il Comune di Grassano e la S.S. Basentana 407, asse strategico che consente un agevole connessione con l'intero asse basentano e quindi con i principali poli di riferimento (Matera e Potenza) e i comuni dell'area interna.

Conformità con le disposizioni normative e di pianificazione/programmazione regionale e comunale vigenti;

Il progetto, finalizzato all'adeguamento di un tracciato viario esistente, insiste su aree urbanisticamente classificate come strade. L'operazione è conforme con gli strumenti di pianificazione vigenti, sia regionali (Piano paesistico) che comunali (RU).

Coerenza con gli indirizzi di cui alla Comunicazione 2021/C 373/01 "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 - Rispetto del principio DNSH e considerazione degli obiettivi ambientali individuati dall'art. 17 del Reg. n. 2020/852, laddove pertinenti e tenuto conto delle indicazioni della VAS del Programma.

Le infrastrutture di progetto saranno progettate tenendo conto delle metodologie illustrate negli "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" al fine di quantificarne l'impronta di carbonio e valutare la vulnerabilità e i rischi climatici. Gli interventi non arrecheranno danno a nessuno degli obiettivi ambientali individuati dal Reg. n. 2020/852. In ogni caso, in fase di redazione del progetto si provvederà alla valutazione di sostenibilità attraverso la redazione di una Relazione DNSH prodotta secondo le indicazioni di cui alla circolare del MISE n. 120820 del 28 marzo 2022.

Tutto il ciclo di attuazione dell'operazione terrà conto degli esiti contenuti nel Rapporto Ambientale sulla valutazione ambientale strategica (VAS) del Programma Regionale FESR/FSE+ 2021-2027, in particolare delle risultanze delle analisi degli impatti rispetto alle sei dimensioni del principio "DNSH" dell'Obiettivo specifico 3.2 e delle eventuali misure di mitigazione degli impatti significativi (pag.216 Rapporto ambientale) di seguito riportate:



Priorità: Basilicata connessa			
Obiettivo Specifico: RSO3.2. Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera (FESR)			
<i>Attività previste (sintesi non esaustiva)</i>		Sostegno aree di interscambio Riqualificazione archi stradali	
<i>Settori di intervento</i>		093. Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali) 109. Trasporto multimodale (non urbano)	
Obiettivi DNSH	Potenziali impatti significativi sugli obiettivi DNSH	Eventuali misure di mitigazione degli impatti significativi	Esiti valutativi
1. <i>Mitigazione dei cambiamenti climatici</i>	Sebbene gli interventi possano avere alcuni impatti, in fase di cantiere ad esempio, tuttavia le azioni previste contribuiscono in modo sostanziale all'obiettivo, grazie allo spostamento di persone e merci intermodale.	Si ritiene opportuno sostenere la conformità ai migliori standard di efficienza e l'applicazione della migliore tecnologia disponibile.	L'O.S. è considerabile compatibile rispetto al principio DNSH su questo tema.
2. <i>Adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Gli interventi previsti tendono ad avere un impatto favorevole piuttosto che peggiorativo delle condizioni climateranti	Gli investimenti dovranno essere progettati tenendo conto della capacità di resilienza sia a livello di intervento specifico che a livello di territorio e comunità.	L'O.S. è considerabile compatibile rispetto al principio DNSH su questo tema.
3. <i>Uso sostenibile o protezione delle risorse idriche e marine</i>	Gli interventi previsti non producono impatti significativi sull'obiettivo. Occorre però, nel caso di interventi lungo i corpi idrici, garantire una corretta progettazione e valutazione dei potenziali impatti di progetto.	Laddove i progetti finanziati dovessero avere un potenziale impatto negativo essi dovrebbero agevolare la buona condizione del contesto e un buon potenziale ecologico in conformità alla normativa ambientale di riferimento	L'O.S. è considerabile compatibile rispetto al principio DNSH su questo tema.
4. <i>Transizione ad un'economia circolare</i>	Le azioni previste possono impattare negativamente sull'obiettivo per il consumo di materia connesso con la costruzione e manutenzione delle infrastrutture previste.	La progettazione delle infrastrutture potrà essere orientata a: - Impiego di materiali da costruzione con contenuto di riciclato; - Impiego di materiali senza sostanze chimiche nocive; - Demolizioni selettive e gestione separata dei rifiuti non pericolosi da avviare a preparazione al riutilizzo o riciclaggio. Si propone di applicare le specifiche tecniche del CAM edilizia. Si rinvia inoltre alle Linee guida ISPRA per la gestione sostenibile dei cantieri (2018).	L'obiettivo specifico non arreca un danno significativo all'obiettivo DNSH "Transizione ad un'economia circolare" se, in fase di attuazione, è supportato dai criteri di attuazione indicati nella colonna precedente.
5. <i>Prevenzione e riduzione dell'inquinamento (su aria, acqua, suolo, sottosuolo)</i>	Gli interventi potenzialmente possono produrre conseguenze negative principalmente nella fase di cantiere.	Si rinvia alle specifiche tecniche del CAM edilizia e alle Linee guida ISPRA per la gestione sostenibile dei cantieri (2018).	L'O.S. è considerabile compatibile rispetto al principio DNSH su questo tema.
6. <i>Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi</i>	In base alla localizzazione degli interventi possono generarsi interferenze con aree sensibili dal punto di vista della biodiversità.	Sarà opportuno valutare i possibili impatti e le relative misure di mitigazione sulle aree interessate nonché i relativi interventi di monitoraggio ambientale.	L'O.S. è considerabile compatibile rispetto al principio DNSH su questo tema.





Criteri di selezione⁷

Grado di misurabilità degli impatti degli interventi in termini di:

Riduzione tempi percorrenza;

L'adeguamento dell'infrastruttura stradale consentirà un miglioramento complessivo della percorribilità che, a sua volta, determinerà l'aumento della velocità media di percorrenza, cui corrisponderà una diminuzione di circa 5 minuti del tempo di percorrenza tra il centro abitato di Grassano e la SS 407 Basentana.

- Maggior numero di abitanti e/o centri abitati serviti;

Il miglioramento delle condizioni di transitabilità, garantisce un servizio ai cittadini di Grassano ed in particolare ai pendolari che giornalmente fruiscono dell'infrastruttura per raggiungere il posto di lavoro, anche mediante l'utilizzo dei bus del TPL.

Complementarità e sinergia con interventi già programmati e/o finanziati sulla rete stradale e/o sulla rete multi-modale e di mobilità lenta;

L'operazione si integra con un intervento programmato dalla provincia di Matera, di importo pari ad euro 1.500.000,00, che non interesserà il tratto in oggetto, in quanto posizionato nella porzione valliva della SP94 (Giardini).

Inoltre, l'intervento si integra con l'intervento denominato "B042_7 - interventi diffusi di consolidamento - s.p. molino di Grassano - Provincia di Matera" che ha riguardato la SP94 risolvendo problematiche puntuali in altri tratti rispetto a quelli oggetto dall'intervento programmato con questa scheda.

Cantierabilità dell'intervento, a partire dal grado di completamento delle procedure (completamento delle diverse fasi di progettazione, valutazioni, autorizzazioni, ecc.) necessarie alla consegna dei lavori;

Non esiste alcun livello di progettazione approvata, pertanto, sarà necessario redigere ed approvare il PFTE e la progettazione esecutiva, e quindi acquisire le autorizzazioni necessarie (vincolo idrogeologico R.D. n. 3267/1923 e autorizzazione paesaggistica). Sulla base della tempistica normalmente adottata dagli uffici preposti si ritiene che l'iter procedurale per la cantierabilità dell'opera si possa concludere in 120 giorni.





Capacità dell'intervento di migliorare l'accessibilità alle aree interne e/o la sicurezza dell'infrastruttura stradale;

L'operazione impatta significativamente sul miglioramento dell'accessibilità alla porzione di area interna posizionata nella parte nord dell'asse Basentano, con accesso diretto dallo stesso asse viario strategico. Inoltre gli interventi ipotizzati consentono un miglioramento della percorribilità dell'infrastruttura e della sua sicurezza.

Capacità della proposta progettuale di migliorare le connessioni con le strade di accesso ai poli attrattori;

L'operazione concorre al miglioramento del collegamento viario tra il Comune di Grassano e la S.S. Basentana 407 che, a sua volta, consente un agevole connessione con i poli di attrazione di riferimento dell'area interna Medio Basento, come indicato nella strategia generale, nello specifico le città capoluogo Potenza e Matera.

Capacità dell'intervento di contribuire alla riduzione del rischio sismico o idrogeologico anche mediante utilizzo di nuove tecnologie;

Gli interventi di progetto prevedono la realizzazione di opere di contenimento che, oltre a proteggere il corpo stradale, contribuiranno alla riduzione complessiva del rischio idrogeologico lungo il versante interessato.

Impiego di agglomerati riciclati in caso di realizzazione del corpo dei rilevati di opere in terra, di sottofondi stradali e ferroviari, e/o realizzazione di strati di fondazione delle infrastrutture di trasporto e piazzali;

I materiali provenienti dagli scavi e necessari per i rinterri saranno gestiti ai sensi del D.P.R 120/2017 e s.m.i e secondo le indicazioni di cui alla norma UNI ISO 15176:2024, prevedendo una loro riutilizzazione. Al fine di favorire l'economia circolare si provvederà altresì a riciclare i prodotti da demolizione (aggregati cementizi e bitumi) secondo le specifiche indicate nel D.M. 127/2024 "End of Waste".

Adozione di criteri ambientali minimi (CAM) nel capitolato di affidamento dei lavori.

Gli interventi di progetto risponderanno ai Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali (CAM Strade). Adottati con D.M. 5 agosto 2024, "pubblicato in G.U. Serie Generale n. 197 del 23-8-2024 ed in vigore dal 21 dicembre 2024."





Criteri di premialità⁸

N/A

Territori cui è diretta l'azione⁹

COMUNE DI GRASSANO

Indicatori di output¹⁰

ID	Indicatore	Unità di misura	Target intermedio (2024)	Target finale (2029)
RCO46	Lunghezza delle strade ricostruite o modernizzate - non TENT-T	km	0	5
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	persone	0	4.557
RCO75	Strategie di sviluppo territoriale integrato beneficiarie di un sostegno	contributi alle strategie	0	1





Indicatori di risultato¹¹

ID	Indicatore	Unita' di misura	Valore di base o di riferimento	Anno di riferimento	Target finale (2029)	Fonte dei dati
RCR56	Risparmio di tempo dovuto al miglioramento dell'infrastruttura stradale	minuti	0	2022	5	Sistema di monitoraggio

Settore di intervento¹²

093. Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)

Forma di finanziamento¹³

01. Sovvenzione

Cronoprogramma

Fattibilità tecnica ed economica	Settembre 2025	Novembre 2025
Progettazione esecutiva	Novembre 2025	Gennaio 2026
Pubblicazione bando/affidamento lavori	Febbraio 2026	Maggio 2026
Esecuzione	Maggio 2026	Aprile 2027
Collaudo/funzionalità	Aprile 2027	Maggio 2027





Previsioni di spesa per annualità

Trimestre	Anno	Costo
I	2025	
II	2025	
III	2025	
IV	2025	€. 80.000,00
I	2026	€. 20.000,00
II	2026	€. 100.000,00
III	2026	€. 280.000,00
IV	2026	€. 280.000,00
I	2027	€. 380.000,00
II	2027	€. 360.000,00
Costo Totale		€. 1.500.000,00





Istruzioni per la compilazione

- 1 Indicare se si tratta di opera pubblica o di acquisto di beni e servizi.
- 2 Indicare sia l'Obiettivo Specifico che l'azione su cui si richiede di ammettere a finanziamento l'operazione.
- 3 Descrivere l'operazione che si intende finanziare evidenziando la coerenza rispetto al PR, e in modo particolare con l'Obiettivo specifico e l'Azione.
- 4 Indicare sia la fonte di finanziamento che l'importo.
- 5 Dettagliare le voci di spesa dell'operazione e l'importo di ciascuna.
- 6 Illustrare il rispetto dei criteri di ammissibilità previsti per l'azione e nella parte generale del documento "Metodologia e Criteri di Selezione delle Operazioni" approvato dal Comitato di Sorveglianza.
- 7 Illustrare il rispetto dei criteri di selezione previsti per l'azione nel documento "Metodologia e Criteri di Selezione delle Operazioni" approvato dal Comitato di Sorveglianza.
- 8 Illustrare il rispetto dei criteri di premialità previsti per l'azione nel documento "Metodologia e Criteri di Selezione delle Operazioni" approvato dal Comitato di Sorveglianza.
- 9 Indicare se l'azione è diretta a tutto il territorio regionale oppure solo a specifiche aree e, in quest'ultimo caso, indicare quali.
- 10 Fare riferimento agli indicatori di output previsti nella tabella 2 del PR per l'Obiettivo Specifico su cui si richiede di ammettere a finanziamento l'operazione e alla Nota Metodologica ex art. 17 del Reg. (UE) n. 1060/2021.
- 11 Fare riferimento agli indicatori di risultato previsti nella tabella 3 del PR per l'Obiettivo Specifico su cui si richiede di ammettere a finanziamento l'operazione e alla Nota Metodologica ex art. 17 del Reg. (UE) n. 1060/2021.
- 12 Fare riferimento ai Settori di Intervento previsti nella tabella 4 del PR per l'Obiettivo Specifico su cui si richiede di ammettere a finanziamento l'operazione.
- 13 Fare riferimento alle Forme di Finanziamento previste nella tabella 5 del PR per l'Obiettivo Specifico su cui si richiede di ammettere a finanziamento l'operazione.

