COMUNE DI RIPACANDIDA - c_h312 - REG_PROT - 0007593 - Uscita - 13/11/2025 - 13:55

COESIONE ITALIA 21-27 BASILICATA

Cofinanziato dall'Unione europea

REGIONE BASILICATA

Programma Regionale
FESR FSE+ Basilicata 2021-2027

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

Allegato 2 – Scheda operazione N.2

Documento approvato con D.G.R. n. 37/2023

COESIONE ITALIA 21-27 BASILICATA | Cofinanziato dall'Unione europea | REGIONE BASILICATA

SCHEDA OPERAZIONE N. 2

Titolo dell'Operazione

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA STRADALE, REGIMENTAZIONE DELLE ACQUE E COMPLETAMENTO DI VIA MONTEGRAPPA

Tipologia di Operazione[1]

OO.PP.

Obiettivo Specifico/Azione[2]

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).
Azione 3.2.A Riqualificazione archi stradali "Basilicata connessa" – O.S. 3.2

Fondo (FESR/FSE)

P.R. FESR 2021-2027

Descrizione dell'operazione[3]

Via Montegrappa rappresenta un'infrastruttura viaria strategica all'interno del sistema di collegamenti tra Rionero in Vulture e Ripacandida, attraverso la Superstrada Oraziana (SP Oraziana), in direzione dell'hub ferroviario di Atella-Ripacandida-Rionero e dei principali istituti scolastici superiori situati nel comune di Rionero. Costituisce inoltre un nodo di intersezione fondamentale tra la SS658 e la Superstrada Oraziana, favorendo il collegamento con altri centri dell'area interna, come Ginestra e Venosa.
Via Montegrappa funge anche da bretella di accesso alla SS658 in direzione Potenza-Melfi-Foggia, rivestendo così un ruolo chiave nel collegamento dell'area interna con il polo attrattore di Potenza (capoluogo di regione), con la città di Melfi e con il territorio della Puglia. Rappresenta, infine, una via di accesso fondamentale all'IRCCS CROB, presidio sanitario regionale di rilevanza.
Il potenziamento della viabilità su Via Montegrappa produrrà effetti diretti sul miglioramento dei collegamenti con i centri abitati limitrofi e con la stazione ferroviaria RFI di Rionero-Ripacandida-Atella, situata nelle immediate vicinanze della strada stessa, incentivando la mobilità sostenibile e collettiva.
Il tratto oggetto dell'intervento ha una lunghezza complessiva di 1.1 km e si estende a partire dall'innesto con le arterie principali (SS658 e SP Oraziana), proseguendo lungo tutto il tratto extraurbano in direzione del comune di Rionero.
Il tratto stradale di Via Montegrappa presenta diverse criticità strutturali e funzionali, legate principalmente alla mancanza di un sistema efficace di smaltimento e regimentazione delle acque meteoriche. Attualmente, in caso di piogge intense, l'assenza di opere idrauliche adeguate causa fenomeni di ristagno, erosione del corpo stradale e pericolosità per la circolazione, con conseguente compromissione della sicurezza e della durata della sovrastruttura viaria.
Il pacchetto infrastrutturale esistente non è idoneo a sopportare i carichi di traffico attuali, che

includono anche traffico commerciale e turistico e veicoli di trasporto pubblico. Le caratteristiche geometriche e sottofondali della sede stradale risultano ormai inadeguate, richiedendo un completo rifacimento del sottofondo e della sovrastruttura con materiali idonei e prestazioni compatibili con l'intensità e la tipologia di traffico rilevata.
È inoltre necessario prevedere un sistema di drenaggio di piattaforma completo, attualmente assente, per garantire il corretto deflusso delle acque lungo l'intero sviluppo del tracciato. L'intervento prevede anche l'inserimento di attraversamenti pedonali rialzati (dossi rallentatori) nei punti di maggiore criticità, al fine di moderare la velocità e aumentare la sicurezza degli utenti vulnerabili, in particolare in prossimità delle intersezioni e degli accessi secondari.
Ai fini della realizzazione della scheda progettuale, i soggetti proprietari addiverranno a un accordo istituzionale condiviso che individua il comune di Ripacandida come beneficiario dell'operazione.

Modalità di attuazione e riferimenti normativi

L'operazione verrà attuata ai sensi Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

Dotazione finanziaria complessiva dell'operazione

Euro 650.000,00

Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

Euro 650.000,00

Altre fonti di finanziamento[4]

-

Beneficiari

COMUNE DI RIPACANDIDA

Piano finanziario[5]

VOCE DI BUDGET	IMPORTO
A. Lavori	**€ 520.000**
B. Somme a disposizione della Stazione Appaltante	**€ 130.000**
TOTALE	**€ 650.000**

Criteri di ammissibilità[6]

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;

Via Montegrappa costituisce un tratto extraurbano nevralgico dell'itinerario che collega i centri di Venosa, Ripacandida e Rionero in Vulture, attraverso la Superstrada Oraziana (SP Oraziana), con l'hub ferroviario della zona e con i principali istituti scolastici superiori presenti nel territorio. Rappresenta, inoltre, la bretella di accesso alla Strada Statale 658, direzione Potenza–Melfi–

Foggia, svolgendo così un ruolo cruciale nel sistema dei collegamenti viari dell'area.
Via Montegrappa assume quindi una rilevanza significativa, in quanto connette efficacemente l'area interna sia al polo attrattore di Potenza (capoluogo di regione), sia all'area settentrionale della Basilicata, alla città di Melfi e, più in generale, all'intero territorio pugliese.
Il tratto oggetto dei lavori ricade sotto la proprietà dei Comuni di Ripacandida e Rionero in Vulture, nonché, per una parte, della Provincia di Potenza. Ai fini della realizzazione della scheda progettuale, i soggetti proprietari addiverranno a un accordo istituzionale condiviso che individua il comune di Ripacandida come beneficiario dell'operazione.

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

L'intervento su Via Montegrappa è in linea con gli indirizzi strategici del DUP di Ripacandida e del Dup 2025–2027 del Comune di Rionero in Vulture, che riconosce tra le priorità il miglioramento della viabilità urbana ed extraurbana, la sicurezza della rete stradale esistente e l'accessibilità ai principali servizi pubblici del territorio, come scuole, strutture sanitarie e snodi di trasporto. L'intervento dunque si inserisce a pieno titolo nel più ampio obiettivo di rafforzare le connessioni territoriali tra comuni limitrofi, con un'attenzione particolare alla mobilità sostenibile e integrata.
L'opera è inoltre coerente con le indicazioni del Regolamento Urbanistico Comunale di Rionero, dove Via Montegrappa è classificata come viabilità generale, confermandone il ruolo nel disegno strutturale della rete urbana.
A livello sovracomunale, l'intervento risponde ai principi della Strategia Regionale per le Aree Interne e del Piano Regionale dei Trasporti, favorendo il miglioramento della qualità della vita e della coesione territoriale attraverso infrastrutture sicure e funzionali.

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 dell'indicazione della VAS del Programma.

Le infrastrutture di progetto saranno progettate tendendo 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. Nello specifico verrà garantito il rispetto degli Orientamenti tecnici (COM C 373 del 16/09/2021) tali da garantire l'immunizzazione dagli effetti del clima negli investimenti in infrastrutture. Inoltre gli interventi non arrecheranno danno a nessuno degli obiettivi ambientali individuati dal Reg. n. 2020/852
In fase di redazione del progetto si provvederà alla valutazione di sostenibilità attraverso la redazione di una Relazione prodotta secondo le indicazioni di cui alla circolare del MISE n. 120820 del 28 marzo 2022 e la Guida Operativa per il rispetto del Principio di Non Arrecare Danno Significativo all'Ambiente (edizione aggiornata allegata alla circolare RGS n. 22 del 14 maggio 2024), nel rispetto di quanto disposto dal D.lgvo. 36/2023. Allegato I.7 artt. 3 e 11.
Così come indicato nel Manuale delle procedure dell'Autorità di Gestione, tutto il ciclo di attuazione dell'operazione, a partire agli affidamenti della progettazione fino al collaudo delle opere, dovrà soddisfare il principio DNSH, tenendo conto degli elementi di valutazione e di mitigazione riportati nel Rapporto di Valutazione Ambientale Strategica del PR FESR FSE+ Basilicata 2021-2027, nello specifico delle risultanze delle analisi degli impatti rispetto alle sei dimensioni del principio "DNSH" dell'Obiettivo specifico RSO3.2 e delle eventuali misure di mitigazione degli impatti significativi di cui si riportato gli esiti (pag.216 Rapporto ambientale).

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)			
Attività previste (sintesi non esaustiva)		Sostegno aree di interscambio Riqualificazione archi stradali	
Settori di intervento		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. Mitigazione dei cambiamenti climatici	Sebbene gli interventi possano avere alcuni impatti, in fase id 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. Adattamento ai cambiamenti climatici	Gli interventi previsti tendono ad avere un impatto favorevole piuttosto che peggiorativo delle condizioni climalteranti	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. Uso sostenibile o protezione delle risorse idriche e marine	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. Transizione ad un'economia circolare	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. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento (su aria, acqua, suolo, sottosuolo)	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. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	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.

Gli interventi previsti su **Via Montegrappa** sono pienamente coerenti con gli **Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima 2021-2027** (Comunicazione 2021/C 373/01), adottando soluzioni che garantiscono la resilienza climatica e la sostenibilità ambientale. Il progetto rispetta il **principio DNSH (Do No Significant Harm)**, assicurando che nessuna delle opere arrechi danno significativo agli obiettivi ambientali stabiliti dall'**art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852**.
In particolare, le azioni previste promuovono la **mobilità sostenibile**, l'**efficienza energetica** e la **gestione delle risorse idriche**, contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale e all'adattamento ai cambiamenti climatici. Inoltre, il progetto si integra con le indicazioni della **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** del Programma, garantendo una pianificazione compatibile con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e transizione ecologica.

Criteri di selezione[7]

Grado di misurabilità degli impatti degli interventi in termini di:

- Riduzione tempi percorrenza;

L'intervento comporterà una riduzione stimata di circa 1 minuto nei tempi di percorrenza lungo il tratto compreso tra l'innesto con la SS658 e il nodo ferroviario di Rionero–Atella–Ripacandida. Il miglioramento delle condizioni del piano viabile e l'introduzione di opere per il drenaggio delle acque consentiranno un flusso più scorrevole e sicuro.

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

Il miglioramento infrastrutturale di Via Montegrappa garantisce una migliore accessibilità ai servizi del centro urbano di Rionero in Vulture per i residenti nei comuni di Ripacandida e Ginestra, che utilizzano questa arteria come collegamento diretto o di transito per raggiungere il nodo urbano, il polo scolastico, la stazione ferroviaria e l'IRCCS CROB.
Il bacino di popolazione servita è stimabile in circa 15.000 abitanti complessivi, con un impatto significativo in termini di coesione territoriale e riequilibrio dell'accessibilità ai servizi essenziali per i centri più periferici dell'area del Vulture.

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

Il potenziamento della viabilità lungo Via Montegrappa non è un intervento isolato, ma parte di una più ampia rete di investimenti infrastrutturali nell'area del Vulture attentamente coordinata tra Comune, Provincia e Regione. Sul fronte provinciale, sono stati infatti programmati interventi di manutenzione e adeguamento sulla rete viaria limitrofa, come i lavori in corso sulla SP 8 del Vulture e sulla SP 10 Venosina con fondi fsc 2025-2027, volti a migliorare la sicurezza e l'accessibilità tra comuni confinanti. La riqualificazione di Via Montegrappa si inserisce perfettamente in questa strategia territoriale e infrastrutturale, rafforzando la connessione tra:
- l'innesto con la SS658 e la SP Oraziana;
- il centro urbano di Rionero, con i suoi servizi scolastici, sanitari e culturali;
-la stazione ferroviaria RFI di Rionero–Atella–Ripacandida, punto di interscambio chiave per la mobilità collettiva.

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;

L'individuazione del Comune di Ripacandida quale beneficiario e soggetto attuatore dell'intervento sarà formalizzata mediante un accordo istituzionale tra i soggetti interessati, da stipularsi prima dell'avvio delle procedure attuative.
Ai fini della piena cantierabilità, l'intervento dovrà completare le fasi previste dal D.Lgs. 36/2023, attraverso la redazione dei due livelli di progettazione richiesti (progetto di fattibilità tecnica ed economica ed esecutivo), seguiti dall'affidamento dei lavori.
Lungo il tratto oggetto di intervento sono presenti numerosi sottoservizi (fibra, rete gas, acquedotto, rete elettrica e cablaggio Fastweb), che rendono necessarie verifiche puntuali sulle interferenze e l'eventuale acquisizione dei nulla osta da parte dei gestori delle reti.
Non si prevedono interferenze con la rete ferroviaria RFI, pertanto non saranno richieste autorizzazioni in tal senso.

Qualora l'intervento preveda modifiche al sedime stradale o occupazioni esterne, potrà rendersi necessaria l'attivazione delle procedure espropriative o autorizzative previste per legge. In questa fase, non sono emerse interferenze insormontabili che possano compromettere l'attuabilità dell'opera nei tempi previsti dalla programmazione.
Sulla base della tempistica normalmente adottata dagli uffici preposti, si ritiene che detta fase si possa concludere in 90 giorni.

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

L'intervento di potenziamento di Via Montegrappa mira a migliorare l'accessibilità alle aree interne e la sicurezza stradale. Da un lato, potenzia i collegamenti con le arterie principali come la SS658 e la Superstrada Oraziana, riducendo i tempi di percorrenza e facilitando gli spostamenti; dall'altro, integra la rete multimodale, migliorando l'accesso alla stazione ferroviaria e le infrastrutture per la mobilità lenta, favorendo i pedoni.
Per quanto riguarda la sicurezza, l'intervento include opere per la regolazione delle acque piovane, garantendo maggiore resistenza alle condizioni meteorologiche estreme. Inoltre, migliora i collegamenti con strutture sanitarie e altri punti di interesse dei comuni di Ripacandida, Ginestra e Venosa, aumentando la sicurezza e facilitando gli spostamenti quotidiani. In sintesi, l'intervento ottimizza l'accessibilità, riduce i tempi di percorrenza e aumenta la sicurezza per tutti gli utenti della strada.

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

L'intervento previsto su Via Montegrappa è pensato per migliorare concretamente l'accessibilità del territorio di Ripacandida e delle aree limitrofe ai principali poli attrattori dell'area nord della Basilicata e della Puglia. Questa infrastruttura rappresenta infatti un collegamento diretto con la Strada Provinciale Oraziana e, attraverso di essa, con la SS658 "Potenza–Melfi–Foggia", uno degli assi viari più rilevanti per i collegamenti interregionali. Potenziando questo tratto, si agevolano gli spostamenti quotidiani verso Potenza, dove si concentrano servizi amministrativi, ospedalieri e universitari, e verso Melfi, importante polo industriale e occupazionale. Inoltre, si facilitano i collegamenti con Foggia e la rete infrastrutturale pugliese, ampliando il raggio di connessione del territorio anche oltre i confini regionali.
Oltre alla rete stradale, l'intervento migliora anche l'accesso alla stazione ferroviaria di Rionero–Atella–Ripacandida, rendendo più agevole l'utilizzo del trasporto ferroviario lungo la linea Potenza–Foggia.
Su un piano più ampio, l'ammodernamento dell'infrastruttura facilita l'integrazione con la rete autostradale, assicurando una mobilità più fluida e un migliore collegamento con le principali direttrici viarie nazionali ed europee (RETE TEN-T).

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 rivenienti dagli scavi occorrenti per le riprofilature del tracciato stradale e pergli allargamenti 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. 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 premialità[8]

N/A

Territori cui è diretta l'azione[9]

AREA INTERNA VULTURE_TERRITORIO DI RIPACANDIDA-GINESTRA-RIONERO IN VULTURE

Indicatori di output Territori[10]

ID	Indicatore	Unita' di misura	Target intermedio (2024)	Target finale (2029)
RCO46	Lunghezza delle strade ricostruite o modernizzate - non TENT-T	km	0	1.1
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	persone		15.000
RCO75	Strategie di sviluppo territoriale integrato beneficiarie di un sostegno	contributi alle strategie	0	1

Indicatori di risultato[11]

ID	Indicatore	Unità 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	2025	1	Sistema di monitoraggio

Settore di intervento[12]

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

Forma di finanziamento[13]

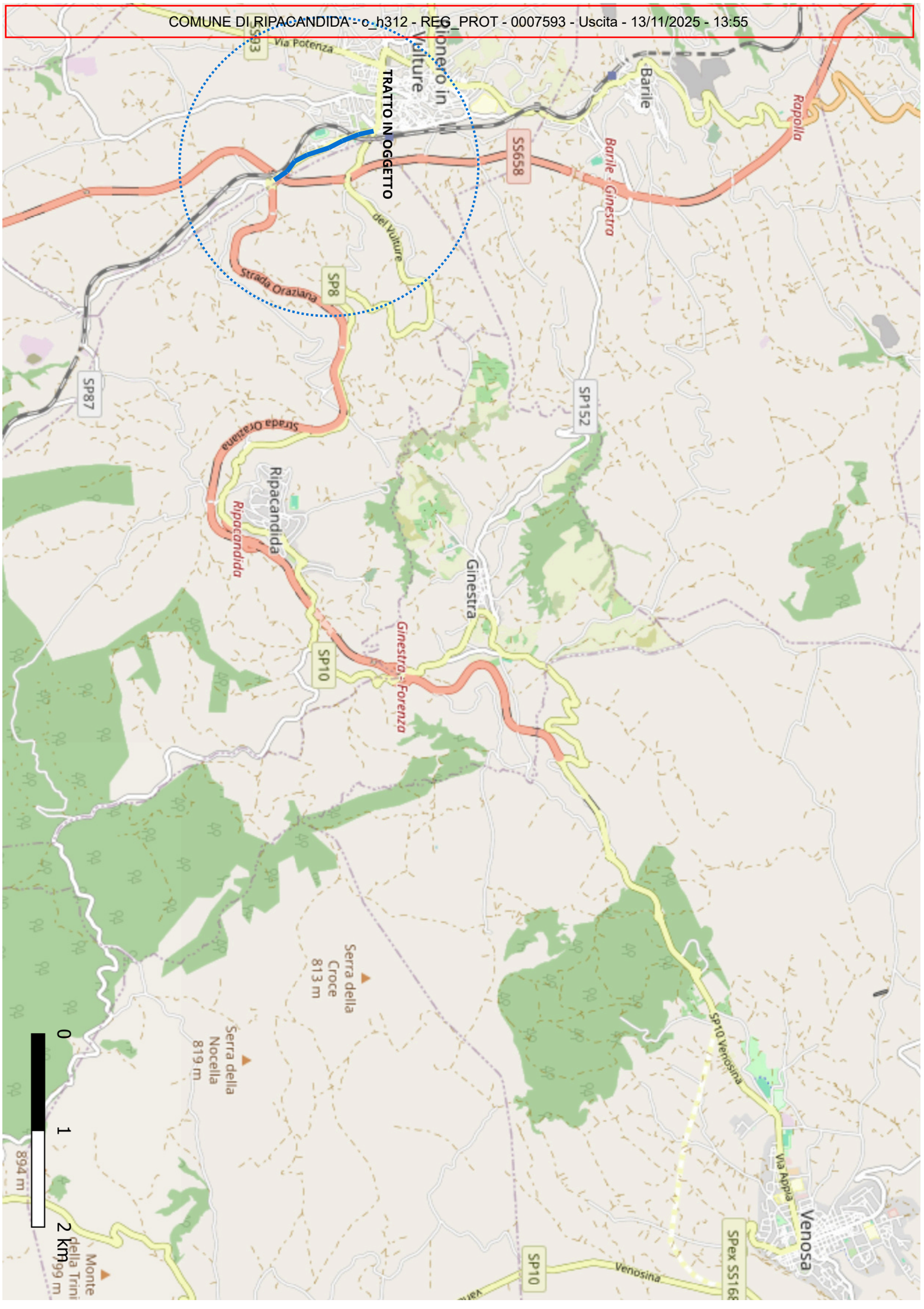
01. Sovvenzione

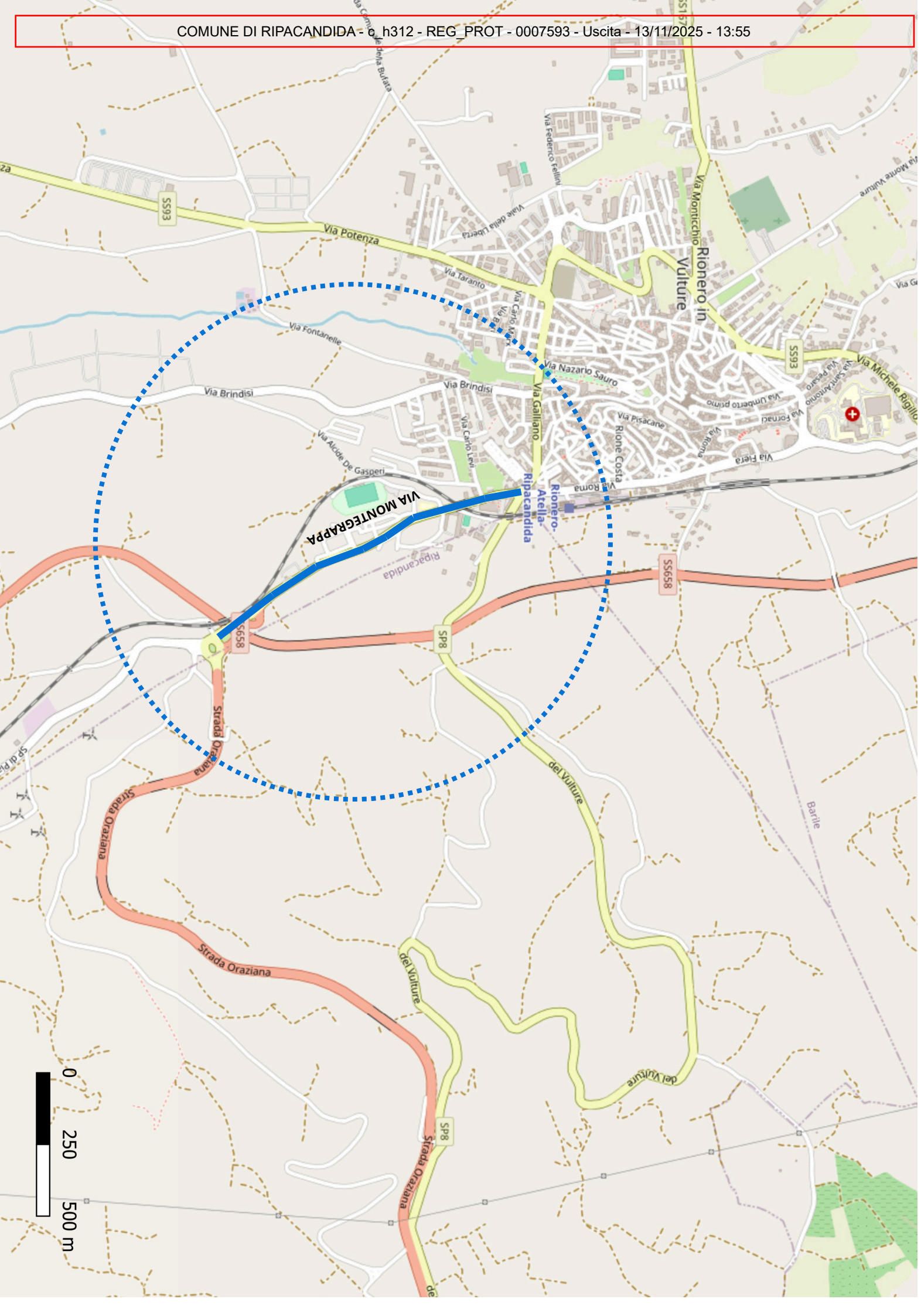
Cronoprogramma

Fasi	Data inizio	Data fine
Fattibilità tecnica ed economica	Dicembre 2025	Aprile 2026
Conferenza dei Servizi e approvazione PFTE	Maggio 2026	Agosto 2026
Progettazione Esecutiva	Settembre 2026	Febbraio 2027
Pubblicazione bando/affidamento lavori/servizi	Marzo 2027	Giugno 2027
Esecuzione	Luglio 2027	Giugno 2028
Collaudo/funzionalità	Luglio 2028	Settembre 2028

Previsioni di spesa per annualità

Anno	Spesa
I trimestre 2025	€ 0
II trimestre 2025	€ 0
III trimestre 2025	€ 0
IV trimestre 2025	€ 0
I trimestre 2026	€ 50.000
II trimestre 2026	€ 40.000
III trimestre 2026	€ 30.000
IV trimestre 2026	€ 20.000
I trimestre 2027	€ 25.000
II trimestre 2027	€ 40.000
III trimestre 2027	€ 120.000
IV trimestre 2027	€ 130.000
I trimestre 2028	€ 90.000
II trimestre 2028	€ 60.000
III trimestre 2028	€ 25.000
IV trimestre 2028	€ 20.000
SPESA TOTALE	€ 650.000


TRATTO IN OGGETTO
Rionero in Vulture
Via Potenza
SS93
Barile
Rapolla
SS658
Barile - Ginestra
del Vulture
Strada Orazlana
SP8
SP87
SP152
Ripacandida
Ginestra
Ginestra - Forenza
SP10
Serra della Croce 813 m
Serra della Nocella 819 m
SP10 Venosina
Via Appia
Venosa
SPex SS168
Venosina
894 m
0
1
2 km


VIA MONTEGRAPPA
Via Potenza
Via Taranto
Via Fontanelle
Via Brindisi
Via Alcide De Gasperi
Via Nazario Sauro
Via Gallipoli
Via Pisacane
Rione Costa
Via Roma
Via Fiera
Via Umberto primo
Via Michele Rigillo
Via Monticchio
Rionero in Vulture
Ripacandida
Atella-Rionero-
Strada Oraziana
del Vulture
SS93
SS658
SP8
0
250
500 m