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

# Scheda operazione:

N. 27: Miglioramento del collegamento viario Tolve - Genzano di Lucania: strada comunale Tre Ponti – Pozzillo, tratto incrocio ex SP 96 galleria Pozzillo

Codice: MOB.1

# SCHEDA OPERAZIONE

## Titolo dell'Operazione

Miglioramento del collegamento viario Tolve - Genzano di Lucania: strada comunale Tre Ponti – Pozzillo, tratto incrocio ex SP 96 galleria Pozzillo

## Tipologia di Operazione[1]

Opera pubblica

## Obiettivo Specifico/Azione[2]

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'operazione[3]

L'intervento proposto interessa la strada comunale Tre Ponti – Pozzillo, di estensione complessiva di 4,2 Km. L'infrastruttura oggetto di intervento, completamente ricadente nel Comune di Tolve, va dall'incrocio con la ex SP 96 alla galleria Pozzillo, che si innesta sulla SP 123. L'azione mira a migliorare i collegamenti tra il Comune di Tolve e i comuni che gravitano nell'aria di influenza dell'arteria e segnatamente i comuni di Genzano di Lucania, Banzi, Palazzo San Gervasio e Forenza e di questi con il polo di attrazione di Potenza. La predetta strada connette altresì i comuni di Tolve e San Chirico Nuovo alla SS 96 bis e i comuni di Genzano di Lucania, Banzi, Palazzo San Gervasio e Forenza alla SS 407 Basentana.

Ad oggi il tratto stradale oggetto di intervento presenta estesi tratti in dissesto e necessita di interventi di adeguamento delle opere d'arte ammalorate, in particolare sull'impalcato del viadotto.

L'intervento prevede la stabilizzazione del solido stradale ed il ripristino dei tratti in frana che inficiano la percorribilità generale, attraverso un adeguamento funzionale a migliori standard di sicurezza. Si procederà, in particolare, a sistemare gli smottamenti, al rifacimento dei tratti stradali ammalorati, alla sostituzione dei giunti del viadotto posto in prossimità della galleria Pozzillo, e alla sistemazione complessiva delle opere d'arte esistenti.

Gli obiettivi dell'intervento sono:

- Migliorare i tempi di percorrenza dal Comune di Tolve e dai comuni di Genzano di Lucania, Banzi, Palazzo San Gervasio e Forenza verso il capoluogo di Regione; e dai comuni di San Chirico Nuovo e Tolve verso la regione Puglia e segnatamente verso la città di Bari.
- Migliorare la percorribilità dell'arteria, soprattutto in ordine alla sicurezza, per i lavoratori dei comuni sopracitati e degli studenti che si recano nel capoluogo di Regione ed i lavoratori pendolari che si recano quotidianamente al lavoro presso il polo produttivo di Melfi (Stellantis) e verso i poli di attrazione.
- Ridurre i tempi di pronto intervento dei mezzi di primo soccorso.

- Riduzione dei costi della mobilità. L'efficientamento della viabilità andrebbe a migliorare significativamente oltre alle condizioni di traffico già descritte, l'efficienza e risparmio del carburante e la riduzione delle emissioni, evidenziando un potenziale miglioramento della mobilità in termini di sostenibilità.

## Modalità di attuazione e riferimenti normativi

L'operazione sarà attuata in conformità alle disposizioni normative recate dall'art. 50 del D.lgs 36/2023 e s.m.i.

## Dotazione finanziaria complessiva dell'operazione

Euro 800.000,00

## Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

Euro 800.000,00

## Altre fonti di finanziamento[4]

---

## Beneficiari

Comune di Tolve

## Piano finanziario[5]

| VOCE DI BUDGET | DETTAGLIO DELLA VOCE DI BUDGET | IMPORTO |
|---|---|---|
| A. Lavori | Lavori di sistemazione, messa in sicurezza e accessibilità | 653.500,00 € |
| B. Somme a disposizione della stazione appaltante | Oneri di progettazione, DL, CSP, CSE, DSE Servizi e forniture, Lavori in economia, imprevisti, allacciamenti, accantonamento di cui all'art. 133, commi 3 e 4 del codice (adeguamento prezzi), incentivo tecnico, IVA. | 143.050,00 € |
| C. Servizi e forniture | Fornitura attrezzature | 0,00 € |
| D. Oneri e contributi dovuti, come per legge, ad enti pubblici e privati finalizzati necessari all'esecuzione delle opere (permessi, concessioni, autorizzazioni ecc.); | Contributo Anac, CUC, ecc. | 3.450,00 € |
| | **TOTALE** | **800.000,00 €** |

## 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:*

L'intervento in oggetto interessa il tratto extra urbano della strada comunale Tre Ponti Pozzillo, completamente ricadente nel comune di Tolve, che va dall'incrocio con la ex SP 96 fino alla galleria Pozzillo. L'infrastruttura è parte del collegamento viario principale tra i Comuni di Tolve e San Chirico Nuovo con i Comuni di Forenza, Genzano di Lucania, Banzi e Palazzo San Gervasio.

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

L'intervento è finalizzato all'adeguamento di un tracciato viario esistente. L'operazione è conforme agli strumenti di pianificazione vigenti, sia regionali (Piano Regionale dei Trasporti, Piano strategico regionale 2021/2030, Piano paesistico) e coerente con il Regolamento Urbanistico del Comune di Tolve.

*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 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.Lgs. 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 (pag.216 Rapporto ambientale), 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 riportano di seguito gli esiti.

| 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<br>Riqualificazione archi stradali | |
| *Settori di intervento* | | 093. Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)<br>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:<br>- Impiego di materiali da costruzione con contenuto di riciclato;<br>- Impiego di materiali senza sostanze chimiche nocive;<br>- Demolizioni selettive e gestione separata dei rifiuti non pericolosi da avviare a preparazione al riutilizzo o riciclaggio.<br>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. |

## Criteri di selezione[7]

*Grado di misurabilità degli impatti degli interventi in termini di:*

- Riduzione tempi percorrenza:
  I tempi di percorrenza del tratto oggetto di intervento, compreso tra la intersezione della ex S.P. 96 e la galleria Pozzillo, della lunghezza di circa 4,2 Km, si riducono del 40% atteso che la velocità di percorrenza attuale è di 30 Km/h e, dopo l'intervento sarà di 50 Km/h. L'adeguamento dell'infrastruttura stradale consentirà, quindi, di ridurre di circa 2 minuti il tempo di viaggio sulla stessa.
- Maggior numero di abitanti e/o centri abitati serviti.
  I comuni interessati dall'asse stradale oggetto di intervento sono Tolve, San Chirico Nuovo, Forenza, Genzano di Lucania, Banzi, Palazzo San Gervasio. Il numero di abitanti serviti è pari a 17.320 unità.

*Complementarità e sinergia con interventi già programmati e/o finanziati sulla rete stradale e/o sulla rete multimodale e di mobilità lenta:*
nessuna

*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:*
Al momento non è disponibile alcun livello di progettazione, pertanto sarà necessario procedere alla redazione del PFTE e della successiva Progettazione Esecutiva. Ai fini della cantierabilità dell'intervento, data la tipologia della predetta infrastruttura viaria e le caratteristiche degli interventi previsti, l'opera non necessita di preventive procedure di espropriazioni ai sensi del D.P.R. 327/2001. Non necessita, altresì, di ulteriori pareri, quali, vincolo idrogeologico ai sensi R.D. n. 3267/1923, Urbanistici ai sensi della L.R. 23/99, PAI dell'Autorità di Bacino e autorizzazione Paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004.

*Capacità dell'intervento di migliorare l'accessibilità alle aree interne e/o la sicurezza dell'infrastruttura stradale:* L'operazione concorre al miglioramento dell'accessibilità verso l'area interna e ad innalzare i livelli di sicurezza della circolazione e, di conseguenza, diminuire il rischio di incidentalità in particolare in condizioni di meteo avverse.

*Capacità della proposta progettuale di migliorare le connessioni con le strade di accesso ai poli attrattori:*
L'infrastruttura oggetto di intervento è parte della strada Tre Ponti Pozzillo Pazzano che collaga da un lato, attraverso l'ex S.P. 7 l'area alla SS 407 Basentana e dall'altro, proseguendo sulla SP 123 con la S.P. 96 bis verso Matera e Bari. Nello specifico l'intero collegamento comunale è parte di un asse mediano interregionale Salerno-Potenza-Bari.

*Capacità dell'intervento di contribuire alla riduzione del rischio sismico o idrogeologico anche mediante utilizzo di nuove tecnologie:* Gli interventi di progetto sono volti alla riqualificazione delle opere di contenimento e alla protezione del corpo stradale. In tal senso contribuiscono alla riduzione puntuale del rischio di dissesto idrogeologico il tratto interessato dagli interventi stessi.

*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 e dalle demolizioni saranno gestiti in ottemperanza al 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, infine, si provvederà altresì a riciclare i prodotti rinvenienti dalle demolizioni (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]

Non sono previsti criteri di premialità.

## Territori cui è diretta l'azione[9]

Area Interna Alto Bradano

## Indicatori di output[10]

| ID | Indicatore | Unità di misura | Target intermedio (2024) | Target finale (2029) |
|---|---|---|---|---|
| RCO46 | Lunghezza delle strade ricostruite o modernizzate – non TENT-T | Km | 0 | 2 |
| RCO74 | Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato | Persone | 0 | 17.320 |
| RCO75 | Strategie di sviluppo territoriale integrato beneficiarie di un sostegno | Contributo 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 dei tempi percorrenza dovuto al miglioramento infrastruttura stradale | Minuti | 0 | 2020 | 2 | Sistema monitoraggio |

## Settore di intervento[12]

093. Altre strade ricostruite o ammodernate

## Forma di finanziamento[13]

Sovvenzione

## Cronoprogramma

| Fasi | Data inizio prevista | Data fine prevista |
|---|---|---|
| Fattibilità tecnica ed economica | Gennaio 2026 | Febbraio 2026 |
| Progettazione esecutiva | Marzo 2026 | Maggio 2026 |
| Pubblicazione bando/affidamento lavori/servizi | Giugno 2026 | Agosto 2026 |
| Esecuzione | Settembre 2026 | Maggio 2027 |
| Collaudo/funzionalità | Giugno 2027 | Agosto 2027 |

## Previsioni di spesa per annualità

| Trimestre | Anno | Costo |
|---|---|---|
| I | 2025 | |
| II | 2025 | |
| III | 2025 | |
| IV | 2025 | |
| I | 2026 | 40 000,00 € |
| II | 2026 | 280 000,00 € |
| III | 2026 | 300 000,00 € |
| IV | 2026 | 100 000,00 € |
| I | 2027 | 80 000,00 € |
| II | 2027 | |
| III | 2027 | |
| IV | 2027 | |
| I | 2028 | |
| II | 2028 | |
| III | 2028 | |
| IV | 2028 | |
| I | 2029 | |
| II | 2029 | |
| III | 2029 | |
| IV | 2029 | |
| | **Costo Totale** | **800 000,00 €** |


Oppido Lucano
S.S. 96 Bis
Bari
S.P. 123
Cancellara
Strada comunale Tre Ponti - Pozzillo
S.P. ex 96
Strada comunale Pazzano-Tre Ponti
Tolve
S.P. ex 96
San Chirico Nuovo
S.P. ex S.S.7
Vaglio Basilicata
Potenza
S.P. ex S.S.7
S.S. 407
Strada oggetto d'intervento