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. 29 Miglioramento del collegamento viario Strada dei Cugni

Codice: MOB 3

SCHEDA OPERAZIONE

Titolo dell'Operazione

Miglioramento del collegamento viario Strada comunale dei Cugni

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]

La strada dei Cugni, oggetto di intervento, ha una lunghezza totale di circa 10 Km, ricadenti in parte nel Comune di Tolve e per la maggior parte nel Comune di San Chirico Nuovo. La strada connette il Comune di San Chirico Nuovo alla viabilità principale dell'area e segnatamente alla Strada Tre Ponti - Pozzillo – Pazzano e, tramite questa, alla ex SP 38 verso la città capoluogo e alla SP123 verso i Comuni di Banzi, Forenza, Genzano di Lucania e Palazzo San Gervasio e verso la SS 96 bis.

Gli interventi previsti, finalizzati al miglioramento delle condizioni di fruibilità dell'asse stradale e alla risoluzione di numerosi problemi di incidentalità che la interessano, sono tutti localizzati nel comune di San Chirico Nuovo e interessano circa 1,7 Km di tracciato.

Si tratta di un intervento generale di messa in sicurezza della stessa strada, nonché della sistemazione delle banchine nei tratti maggiormente ammalorati.

I lavori previsti riguardano, quindi, la sistemazione dei sistemi di raccolta e smaltimento delle acque superficiali, il consolidamento di tratti di versanti in frana, la sistemazione di brevi tratti di rilevati stradali e la sistemazione delle banchine nei tratti maggiormente ammalorate.

Nello specifico:

- Al Km 1,6 partendo da San Chirico è necessario sistemare il deflusso delle acque meteoriche e di scolo della fontana, nonché intervenire sulla sistemazione delle banchine e dei guardrail;
- Al Km 3,5 sono necessari interventi di sistemazione del tombino di scolo delle acque di sorgente e di deflusso delle acque meteoriche, inoltre va sistemato tutto il versante a valle del tombino esistente che sta interessando da fenomeni di cedimento il manto stradale superiore.
- Messa in sicurezza di tratti del km 9 (direzione Tolve).

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 351.444,40

Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

Euro 351.444,40

Altre fonti di finanziamento[4]

Beneficiari

Comune di San Chirico Nuovo

Piano finanziario[5]

VOCE DI BUDGET	DETTAGLIO DELLA VOCE DI BUDGET	IMPORTO
A. Lavori	Lavori di sistemazione, messa in sicurezza e accessibilità	285.765,00 €
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.	65.679,40 €
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.	0,00 €
	TOTALE	**351.444,40 €**

Criteri di ammissibilità[6]

Miglioramenti dei collegameti 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, previsto interamente nel tratto extraurbano, riguarda la strada comunale denominata "strada dei Cugni", che costituisce il collegamento viario principale del comune di San Chirico verso la Sp 123 e la SS 96 che porta verso la Puglia.

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 agli strumenti di pianificazione vigenti regionali (Piano Regionale dei Trasporti, Piano Paesistico) e coerente al regolamento urbanistico del Comune di San Chirico Nuovo e Tolve.

Pertanto non vi sono motivazioni ostative alla realizzazione degli interventi.

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.

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.

Criteri di selezione[7]

Grado di misurabilità degli impatti degli interventi in termini di:

Riduzione tempi percorrenza

L'asse stradale oggetto di intervento, a partire dall'abitato di San Chirico Nuovo fino all'incrocio con la strada Pozzillo – Tre Ponti – Pazzano, è oggi percorribile con un intervallo di velocità pari a 30-60 Km/h, e con tempo stimato pari a 15 minuti.

L'adeguamento dell'infrastruttura stradale consentirà di percorrere l'asse stradale ad una velocità media di 50 Km/h e una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 3 minuti.

Maggior numero di abitanti e/o centri abitati serviti

L'asse stradale in oggetto serve il solo comune di San Chirico Nuovo e una popolazione di 1.200 abitanti.

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;

Non esiste alcun livello di progettazione approvata, pertanto, sarà necessario redigere ed approvare il PFTE e la progettazione esecutiva.

La strada lungo il suo percorso interseca in alcuni punti delle aree a vincolo R3, R2 ed R1, ma tali punti non sono interessati dagli interventi programmati. Ad ogni modo in sede di redazione del progetto verranno approntate richieste per le eventuali autorizzazioni di movimentazione terra per quanto riguarda il vincolo idrogeologico. Trattasi di interventi di lieve entità e prevalentemente di ingegneria naturalistica, volti a mitigare gli interventi e a risolvere i problemi prevalentemente di salvaguardia del tratto stradale in alcuni punti. 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 (centoventi) giorni, come indicato nel cronoprogramma.

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

L'intervento previsto sulla strada comunale dei Cugni concorre al miglioramento del collegamento viario del Comune di San Chirico Nuovo con i Comuni di Tolve, Banzi, Forenza, Genzano di Lucania, Palazzo San Gervasio, garantendo al contempo una maggiore accessibilità all'intera area, e al miglioramento della percorribilità sia in termini di comfort che di sicurezza degli spostamenti. Essa, infatti, collega la SP 38 con la Sp 123, ed ha un ruolo fondamentale durante i periodi invernali per non attraversare i valichi di Montagna di Cupolicchio e Bosco le Piane, che sono soggetti a ghiaccio e neve.

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

L'infrastruttura si connette alla viabilità principale dell'area e segnatamente alla Strada Tre Ponti - Pozzillo – Pazzano e, tramite questa, alla SS407 Basentana verso la città capoluogo e alla SP123 verso la SS 96bis e quindi verso le città di Matera e Bari.

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

Gli interventi di progetto relativi alla regimentazione delle acque superficiali di piattaforma e l'intervento di sistemazione del tratto in frana contribuiscono alla riduzione del dissesto idrogeologico locale di interesse dell'infrastruttura.

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

I materiali rivenienti dai piccoli scavi occorrenti per le riprofilature dei versanti e per il fosso di guardia del tracciato stradale 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]

Non sono previsti criteri di premialità.

Territori cui è diretta l'azione[9]

Comune di San Chirico Nuovo

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	Gli interventi di sistemazione riguardano più punti per una lunghezza complessiva di circa 1,7 Km
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	0	1.200
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	3	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
PFTE (redazione, acquisizione pareri vincolo idrogeologico, etc)	Gennaio 2026	Marzo 2026
Progettazione esecutiva	Aprile 2026	Maggio 2026
Pubblicazione bando/affidamento lavori/servizi	Giugno 2026	Luglio 2026
Esecuzione	Agosto 2026	Marzo 2027
Collaudo/funzionalità	Aprile 2027	Aprile 2027

Previsioni di spesa per annualità

Trimestre	Anno	Costo
I	2026	
II	2026	10 000,00 €
III	2026	100 000,00 €
IV	2026	100 000,00 €
I	2027	100 000,00 €
II	2027	41 440,40 €
III	2027	
IV	2027	
	Costo Totale	**351 444,40 €**