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

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

SCHEDA OPERAZIONE

Titolo dell'Operazione

MIGLIORAMENTO COLLEGAMENTO STRADA COMUNALE SS. INCORONATA

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 viabilità, al pari della mobilità, assume una funzione servente rispetto al complesso delle attività insediate nelle aree interne, contribuendo al miglioramento della qualità della vita dei residenti e alla creazione delle condizioni abilitanti per lo sviluppo economico, la competitività territoriale e il riequilibrio infrastrutturale rispetto ai contesti meno periferici.

Gli interventi sulla viabilità extraurbana ricadente in aree interne sono finalizzati a garantire un'offerta infrastrutturale adeguata al miglioramento delle prestazioni della piattaforma stradale, declinato in termini di ripristino della funzionalità originaria, potenziamento dell'accessibilità per le diverse categorie di veicoli e riduzione dei tempi di percorrenza.

Il presente intervento si inquadra nell'ambito delle opere di adeguamento del tratto extraurbano della strada comunale "Santissima Incoronata". Trattasi di infrastruttura a carreggiata unica con doppio senso di marcia, sezione trasversale di 8,00 m e sviluppo longitudinale complessivo pari a 1,5 km, compresa tra il margine orientale dell'abitato e l'innesto tra la SS 7 e la SS 743 "Nerico–Basentana" (realizzata in seguito agli eventi sismici del 1980 in Irpinia).

La sovrastruttura è interamente bitumata, con cunette laterali in calcestruzzo e/o in terra e pozzetti di raccolta e smaltimento in cls. L'intero tracciato è dotato di segnaletica orizzontale e verticale; ampi tratti risultano protetti da barriere di sicurezza in acciaio (guard rail).

L'utilizzo di tale arteria, in alternativa alla strada provinciale ex SS 7, per l'immissione sulla SS 743 consente una riduzione dei tempi di percorrenza superiori a 5 minuti rispetto al tracciato della provinciale, il quale presenta uno sviluppo più lungo di oltre 2 km e un andamento plano-altimetrico sensibilmente più tortuoso. Attualmente, oltre ai mezzi del trasporto pubblico locale (scolastico e di linea), la strada è già percorsa dai veicoli di soccorso (ambulanze e mezzi dei Vigili del Fuoco).

Alla luce delle attuali condizioni tecnico-funzionali e delle criticità riscontrate in esercizio, sintetizzabili in:

- presenza di tratti caratterizzati da diffusi fenomeni di fessurazione e/o deformazione della sovrastruttura, imputabili a cedimenti localizzati del sottofondo o degli strati di fondazione;
- necessità di adeguamento funzionale di alcune porzioni del sistema di regimentazione e smaltimento delle acque meteoriche (cunette e pozzetti),
- si rende necessario un intervento mirato all'innalzamento degli standard di sicurezza della sede stradale.

Le opere previste sono pertanto finalizzate a:

- il miglioramento strutturale e funzionale di tratti selezionati della carreggiata, mediante bonifica e consolidamento delle zone ammalorate e successiva ripavimentazione in conglomerato bituminoso;
- la riqualificazione del sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, al fine di mitigare il rischio di dissesto idraulico e cedimenti differenziali della piattaforma.

L'intervento di messa in sicurezza interesserà l'intera estensione del tracciato, con interventi puntuali concentrati su tratti specifici di lunghezza complessiva pari a circa 500 m, come individuati nella cartografia di progetto allegata, laddove le condizioni di ammaloramento della carreggiata risultano maggiormente significative.

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 184.000,00

Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

Euro 184.000,00

Altre fonti di finanziamento[4]

Beneficiari

COMUNE DI PESCOPAGANO

Piano finanziario[5]

VOCE DI BUDGET	DETTAGLIO DELLA VOCE DI BUDGET	IMPORTO
A. Lavori	Lavori di adeguamento dell'infrastruttura stradale	€ 164.000,00
B. Progettazione, direzione lavori, rilievi e indagini, coordinamento sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, collaudo	Studi geologici, Progettazione, CSP, DL, CSE, Incentivo tecnico, Indagini geognostiche, prove sui materiali	€ 19.750,00
D. Oneri e contributi dovuti, come per legge, ad enti pubblici e privati finalizzati necessari all'esecuzione delle opere (permessi, concessioni, autorizzazioni ecc.);	Costi per l'espletamento gara (ANAC, Cuc, ecc..)	€ 250,00
	TOTALE	**€ 184.000,00**

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 contribuisce al potenziamento funzionale della connessione viaria tra il Comune di Pescopagano e la SS 743 "Nerico–Basentana", con riferimento specifico al tratto extraurbano della strada comunale "SS. Incoronata". L'opera è finalizzata a garantire una maggiore efficienza nei collegamenti tra i comuni ricadenti nell'Area interna e i principali poli attrattori di rango superiore, tra cui il capoluogo di provincia Potenza.

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

Il progetto insiste su aree urbanisticamente classificate come strade. L'operazione è coerente 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 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. 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)			
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'adeguamento della strada comunale "SS Incoronata" consentirà un netto miglioramento della percorribilità con un guadagno stimato di circa 5 minuti per il collegamento tra il centro abitato di Pescopagano e la SS 743 "Nerico - Basentana", in alternativa al percorso della strada provinciale ex SS 7.

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

Il miglioramento delle condizioni di transitabilità dell'arteria, oltre a garantire un adeguato standard di servizio alla popolazione residente nel Comune di Pescopagano (1.648 abitanti), con particolare riferimento all'utenza pendolare che giornalmente utilizza l'infrastruttura, determina un significativo innalzamento dei livelli di accessibilità per l'intero ambito territoriale dell'Area interna.

L'intervento proposto persegue l'obiettivo di agevolare i collegamenti verso i principali poli erogatori di servizi essenziali e presidi produttivi di rilevanza sovracomunale, tra cui:

- il presidio ospedaliero di Rionero in Vulture (CROB) e i laboratori di analisi connessi;
- gli insediamenti produttivi localizzati nelle aree industriali della Valle di Vitalba, San Nicola di Melfi e Calitri.

L'infrastruttura, inoltre, favorirà una più efficiente percorribilità per i mezzi di soccorso (ambulanze) provenienti dai distretti sanitari di Rionero in Vulture, Melfi e Potenza, a servizio del comprensorio del Marmo - Platano, contribuendo al potenziamento della continuità assistenziale e della tempestività degli interventi in emergenza.

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

L'intervento in oggetto si inserisce nel più ampio quadro strategico di sviluppo e coesione territoriale dell'Area interna "Marmo - Platano", in coerenza con gli obiettivi della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) e con le linee di indirizzo programmatico regionali in materia di accessibilità e potenziamento infrastrutturale.

L'operazione si integra funzionalmente con precedenti interventi realizzati dal Comune di Pescopagano, che hanno interessato segmenti del medesimo tracciato stradale. Tali interventi, finanziati con fondi di bilancio comunale, sono stati destinati alla bonifica e al ripristino localizzato di alcuni tratti di carreggiata interessati da cedimenti diffusi.

Si evidenzia che le lavorazioni previste nel presente progetto non insistono sulle porzioni di tracciato già interessate da precedenti interventi di adeguamento, assicurando in tal modo la complementarietà degli interventi e la continuità dell'azione di miglioramento della viabilità comunale. Si precisa, altresì, l'assenza di duplicazione finanziaria, atteso che le opere oggetto del presente finanziamento riguardano tratti distinti e non sovrapposti rispetto a quelli già oggetto di interventi con risorse comunali, nel pieno rispetto del principio di addizionalità della spesa pubblica.

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).

Sulla base della tempistica normalmente adottata dagli uffici preposti si ritiene che l'iter procedurale per la cantierabilità dell'opera si possa concludere in 180 giorni.

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

Come già affermato, l'operazione concorre al miglioramento del collegamento viario tra il Comune di Pescopagano e la SS 743 "Nerico - Basentana" che, a sua volta, consente un agevole connessione con l'intero comprensorio.

Gli interventi ipotizzati, pertanto, consentono il miglioramento della percorribilità dell'infrastruttura e la 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 Pescopagano e la SS 743 "Nerico - Basentana" che, a sua volta, consente la connessione con i poli di riferimento (Potenza) per i comuni della valle di Vitalba e il presidio ospedaliero di Rionero in Vulture (CROB) e laboratori di analisi, nonché delle aziende site nelle zone industriali di Valle di Vitalba, San Nicola di Melfi e di Calitri.

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

Gli interventi in progetto sono finalizzati anche alla mitigazione del rischio da dissesto idrogeologico, atteso che un'adeguata regimentazione delle acque meteoriche costituisce fattore determinante per il controllo e la prevenzione dei fenomeni di instabilità della piattaforma stradale e delle pertinenze. Una inefficiente o carente gestione delle acque superficiali, infatti, rappresenta una delle principali cause di aggravamento dei dissesti, innescando processi di erosione, infiltrazione e cedimento differenziale della sovrastruttura.

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 premialità[8]

N/A

Territori cui è diretta l'azione[9]

COMUNE DI PESCOPAGANO

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	0,5
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	persone	1.648	1.648
RCO75	Strategie di sviluppo territoriale integrato beneficiarie di un sostegno	contributi alle strategie	0	1

Indicatori di risultato[11]

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 intervento[12]

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

Forma di finanziamento[13]

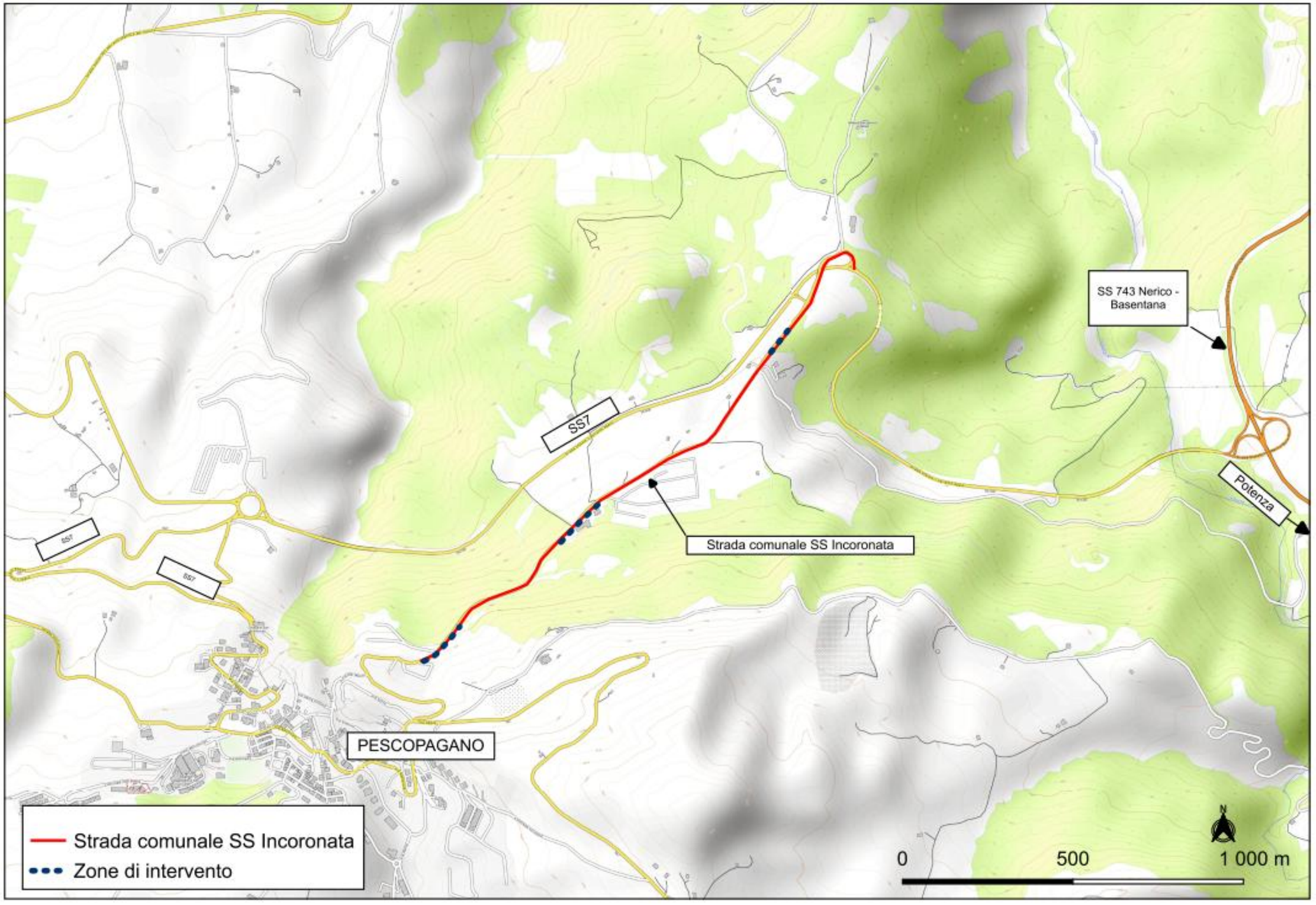
01. Sovvenzione

Cronoprogramma

Fattibilità tecnica ed economica	**Aprile 2026**	**Maggio 2026**
Progettazione esecutiva	**Giugno 2026**	**Luglio 2026**
Pubblicazione bando/affidamento lavori/servizi	**Agosto 2026**	**Settembre 2026**
Esecuzione	**Ottobre 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**	€. 5.000,00
IV	**2026**	€. 89.000,00
I	**2027**	€. 60.000,00
II	**2027**	€. 10.000,00
Costo Totale		**€. 184.000,00**


SS 743 Nerico - Basentana
SS7
Potenza
Strada comunale SS Incoronata
SS7
SS7
PESCOPAGANO
Strada comunale SS Incoronata
Zone di intervento
0
500
1 000 m
N