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

LAVORI DI ADEGUAMENTO STRADA COMUNALE "FONDOVALLE"

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]

Il presente intervento riguarda l'adeguamento funzionale della strada comunale "Fondovalle", che collega il centro abitato di Bella con la SS7.

Il tratto in esame costituisce un'alternativa al tracciato della SP14, dal quale si dirama a partire dalla località Contrada Campanelle fino all'innesto con la SS7.

Rispetto alla SP14, caratterizzata da uno sviluppo leggermente più esteso, la strada comunale presenta una sezione trasversale più ampia, un andamento plano-altimetrico meno tortuoso e, soprattutto, una minore esposizione a fenomeni di dissesto che ne compromettono la stabilità. Per tali ragioni, l'arteria è attualmente percorsa dai mezzi del trasporto pubblico locale (scolastico e di linea) e dai veicoli di soccorso (ambulanze e mezzi dei Vigili del Fuoco).

L'infrastruttura, a carreggiata unica con doppio senso di marcia, presenta una larghezza di 8,00 m, escluse le banchine laterali. Si sviluppa per circa 2 km dall'innesto sulla SP14 fino all'intersezione con la SS7. 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'arteria è già stata oggetto di un primo intervento di adeguamento, per un importo complessivo di € 200.000,00, finanziato a valere sul PO FESR 2014-2020 – Asse 6 – Azione 7B.7.4, che ha interessato parte dell'itinerario.

Allo stato attuale, le condizioni tecnico-funzionali della porzione di tracciato non interessata dalle precedenti lavorazioni presentano le seguenti criticità:

- presenza di settori 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 pertanto necessario intervenire per elevare gli standard di sicurezza del tratto viario. Le opere previste sono 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 adeguamento interesserà i settori apicali dell'asse viario, con lavorazioni mirate su tratti specifici per una lunghezza complessiva di 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 158.000,00

Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

Euro 158.000,00

Altre fonti di finanziamento[4]

Beneficiari

COMUNE DI BELLA

Piano finanziario[5]

VOCE DI BUDGET	DETTAGLIO DELLA VOCE DI BUDGET	IMPORTO
A. Lavori	Lavori di adeguamento dell'infrastruttura stradale	€ 140.000,00
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	€ 16.000,00
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..)	€ 2.000,00
	TOTALE	**€ 158.000,00**

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'operazione concorre al miglioramento del collegamento viario extraurbano rappresentato dalla strada comunale denominata "Fondovalle" che collega il Comune di Bella con la SS 7, consentendo un più efficiente collegamento tra i comuni dell'Area interna.

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 dell'infrastruttura stradale consentirà l'eliminazione delle attuali cause di rallentamento dei flussi veicolari contribuendo a ridurre di circa 1 minuto il tempo di percorrenza dal comune di Bella e la SS 7 grazie ad una percorrenza effettuata con una velocità media maggiore.

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

Il miglioramento delle condizioni di transitabilità della strada comunale "Fondovalle", oltre a garantire un servizio ai cittadini di Bella (5.104 abitanti complessivi), ed in particolare ai pendolari che giornalmente usufruiscono dell'infrastruttura per raggiungere il posto di lavoro o di studio, 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 multimodale e di mobilità lenta;

L'operazione si integra con altri interventi posti in essere dal Comune di Bella con la precedente strategia, allorché furono realizzate opere con un precedente finanziamento. Pertanto la presente progettualità si configura come opera di completamento della strategia.

Si specifica che gli interventi previsti non interessano la porzione di tracciato già realizzato.

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.

Per quanto concerne la tempistica necessaria per gli affidamenti, si evidenzia che, sulla base degli importi a base di gara sarà possibile avvalersi di procedure semplificate che consentono processi di affidamento veloci e efficienti, mantenendo comunque le basi di trasparenza e competitività.

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 Bella e la SS7 che, a sua volta, consente un agevole connessione con comuni dell'area interna che si collocano nel comprensorio del Marmo Platano, ed in particolare: Balvano, Muro Lucano, Baragiano

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 Bella e la SS7 che, a sua volta, consente la connessione con i poli di riferimento (Potenza).

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

Gli interventi di progetto prevedono la messa in sicurezza anche da fenomeni di dissesto. Inoltre si provvederà a ripristinare una corretta gestione delle acque meteoriche spesso causa dell'aggravarsi dei fenomeni di dissesto idrogeologico.

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 BELLA

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	5.104	5.104
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	1	Sistema di monitoraggio

Settore di intervento[12]

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

Forma di finanziamento[13]

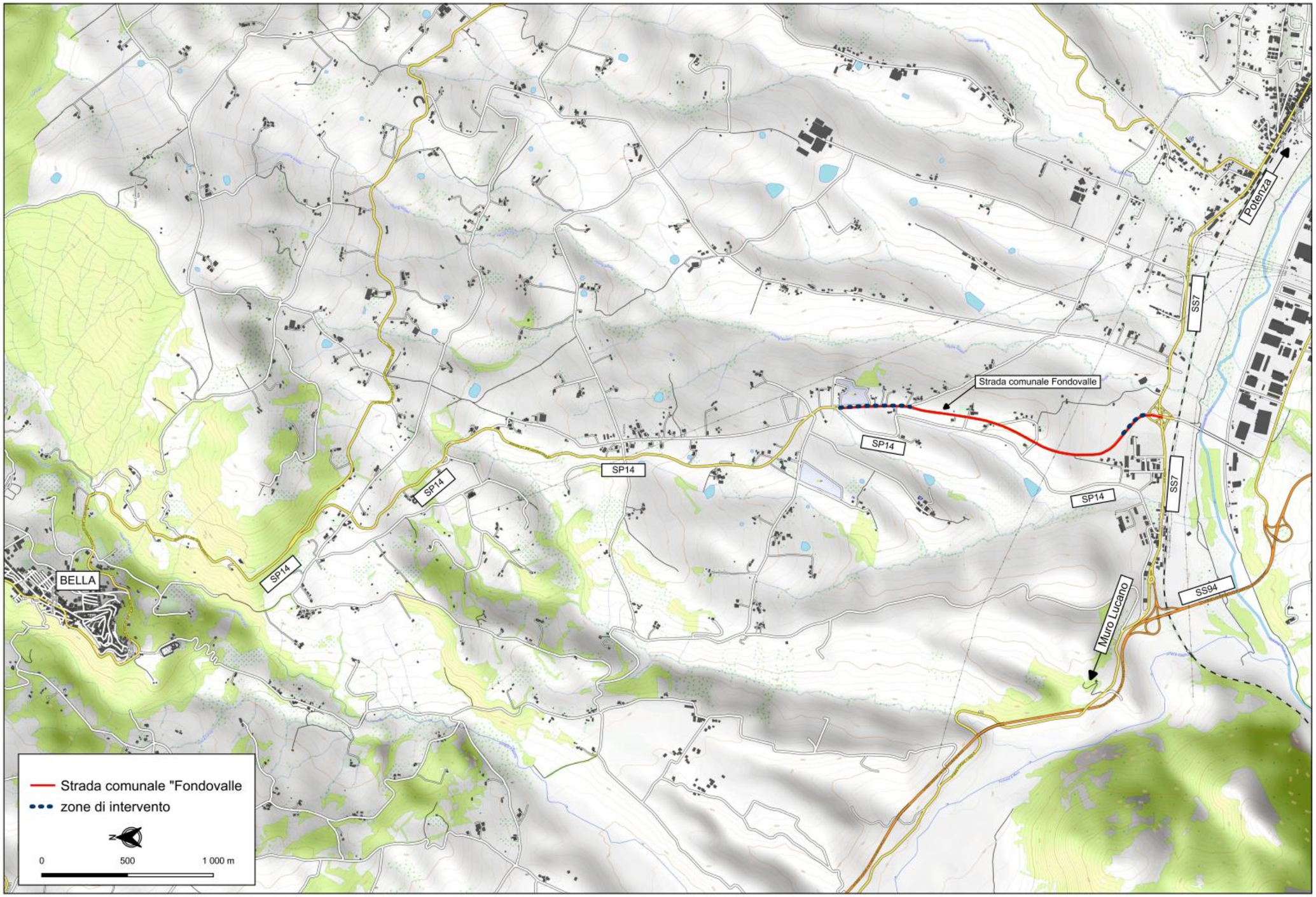
01. Sovvenzione

Cronoprogramma

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**	€. 8.000,00
III	**2026**	€. 5.000,00
IV	**2026**	€. 75.000,00
I	**2027**	€. 70.000,00
II	**2027**	
III	**2027**	
IV	**2027**	
Costo Totale		**€. 158.000,00**


Strada comunale Fondovalle
SP14
SS7
Potenza
BELLA
Muro Lucano
SS94
Strada comunale "Fondovalle
zone di intervento
0
500
1 000 m