# “SCHEDE OPERAZIONI”

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

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

**Programma Regionale**
**FESR FSE+ Basilicata 2021-2027**

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

# Scheda operazione:

N. 28: Miglioramento del collegamento viario Forenza-Banzi-Genzano di Lucania-Palazzo San Gervasio

Codice: MOB 2

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

# SCHEDA OPERAZIONE

## Titolo dell'Operazione

Miglioramento del collegamento viario intercomunale Forenza-Banzi-Genzano di Lucania-Palazzo San Gervasio

## 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'operazione è finalizzata al miglioramento e rafforzamento della mobilità locale interna all'area e di questa verso l'esterno. L'intervento interessa il collegamento intercomunale tra i Comuni di Forenza, Palazzo San Gervasio, Banzi e Genzano di Lucania, in particolare: le strade comunali del *Porcile* (Comune di Forenza) e *San Procopio* (Comuni di Forenza, Palazzo San Gervasio, Banzi e Genzano di Lucania) fino all'incrocio con la S.P. 6 in prossimità dell'incrocio per Banzi, un tratto intermedio tra le due della S.P. 8 e la strada comunale denominata *Vallone del Serpente* che va dall'incrocio della S.P. 8 nei pressi di Palazzo San Gervasio fino alla strada San Procopio. Quest'ultima, a parità di tempi di percorrenza e di lunghezza rispetto alle provinciali verso Forenza (S.P. 8) e verso Banzi (S.P. 6) risulta essere maggiormente utilizzata. Sulle due provinciali si riscontrano diverse criticità in ordine alla sicurezza della percorribilità e in ordine allo sviluppo plano altimetrico rispetto al tratto interessato dall'intervento proposto. Anche in riferimento ai costi di intervento e alle risorse disponibili, con detto intervento si riesce a garantire, sempre a parità di tempi di percorrenza, una sicurezza maggiore e una omogeneità di percorribilità.

In particolare la strada intercomunale **SAN PROCOPIO**, giornalmente fruita da numerosi pendolari che raggiungono le sedi lavorative (verso il capoluogo e verso la Bradanica e quindi verso lo stabilimento Stellantis di Melfi), con una sezione ad unica carreggiata a doppia corsia con larghezza media di 7 m, ha uno sviluppo complessivo di circa 9 Km. La sede stradale presenta in alcuni tratti delle situazioni di dissesto peggiorando il livello di servizio dell'infrastruttura da parte dei veicoli che durante le giornate fruiscono della stessa. In alcuni tratti il sistema di raccolta e regimentazione delle acque meteoriche è assente o risulta insufficiente. I lavori da realizzare posso essere riassunti in:

- interventi diffusi di regimentazione delle acque lungo tutto il tratto stradale;

- interventi localizzati di ripristino della continuità stradale mediante ricomposizione della linearità e planarità di alcuni tratti interessati da cedimenti differenziati, al fine di garantire un livello omogeneo di sicurezza;
- eventuale installazione di segnalatori acustici all'incrocio con la strada Vallone del Serpente ed eventuale realizzazione di una rotatoria all'incrocio, ai fini del miglioramento della sicurezza e della percorribilità;
- rifacimento della segnalazione stradale orizzontale.

Per quanto riguarda la strada comunale del **VALLONE DEL SERPENTE,** con sezione ad unica carreggiata a doppia corsia con larghezza media di 7 m e sviluppo complessivo di circa 5 Km, interessata negli ultimi decenni da un traffico veicolare, anche pesante, sempre più sostenuto che ha provocato diversi dissesti, gli interventi da realizzare posso essere riassunti in:

- interventi localizzati di rifacimento dei tratti dissestati mediante ricomposizione della massicciata di sottofondo e successivo rifacimento degli strati superiori;
- interventi localizzati di ripristino della continuità stradale mediante ricomposizione della linearità e planarità di alcuni tratti interessati da cedimenti differenziati, al fine di garantire un livello omogeneo di sicurezza;
- rifacimento di alcuni tratti di cunetta e realizzazione di nuovi canali e/o cunicoli di convogliamento e allontanamento delle acque meteoriche;
- eventuale installazione di segnalatori acustici all'incrocio con la S.P. 8 ed eventuale realizzazione di una rotatoria, ai fini del miglioramento della sicurezza e della percorribilità;
- rifacimento della segnaletica stradale orizzontale.

Per quanto riguarda la strada comunale del **PORCILE,** con sezione ad unica carreggiata a doppia corsia con larghezza media di 6 m e sviluppo complessivo di circa 3,4 Km, i lavori da realizzare posso essere riassunti in:

- interventi localizzati di ripristino della pavimentazione stradale mediante ricomposizione della linearità e planarità di alcuni tratti interessati da cedimenti differenziati, al fine di garantire un livello omogeneo di sicurezza;
- rifacimento e pulizia di tratti di cunetta e realizzazione di nuovi canali e/o cunicoli di convogliamento e allontanamento delle acque meteoriche e tombini di scarico delle acque meteoriche;
- interventi localizzati di installazione delle protezioni verticali ai limiti della carreggiata (guardrail), a protezione dei tratti maggiormente pericolosi, con specifico riferimento ai tratti in curva.

Infine, per quanto riguarda il **TRATTO DELLA S.P. 8** che collega la strada comunale del Porcile e la strada intercomunale San Procopio, con sezione ad unica carreggiata a doppia corsia con larghezza media di 7 m e sviluppo complessivo di circa 1,6 Km, i lavori da realizzare (a seguito della sottoscrizione di un'apposita Convenzione con la Provincia di Potenza) posso essere riassunti in:

- interventi localizzati di ripristino della pavimentazione stradale mediante ricomposizione della linearità e planarità di alcuni tratti interessati da cedimenti differenziati, al fine di garantire un livello omogeneo di sicurezza;
- rifacimento della segnaletica stradale orizzontale.

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

Ai fini dell'attuazione dell'intervento, inoltre, gli enti che detengono la proprietà dei vari tratti, ossia i Comuni di Palazzo S. Gervasio, Banzi, Genzano di Lucania e l'amministrazione Provinciale di Potenza, procederanno attraverso specifici atti e accordi ad individuare il Comune di Forenza quale soggetto beneficiario/attuatore dell'intervento con l'impegno di quest'ultimo a realizzare l'opera. Successivamente al termine dei lavori e alla dichiarazione di funzionalità della stessa, disposta dal soggetto beneficiario, ognuno dei predetti soggetti si impegna a prendere in carico il tratto che ricade nel proprio territorio e a garantirne la funzionalità nel tempo.
Nei tratti non oggetto d'intervento gli enti proprietari si impegnano a garantire interventi di manutenzione volti a garantire livelli di sicurezza omogenei sull'intera estensione delle infrastrutture.

## 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. e nel rispetto delle normative regionale e nazionale.

## Dotazione finanziaria complessiva dell'operazione

900.000,00 euro

## Cofinanziamento richiesto sul PR Basilicata 2021/2027

900.000,00 euro

## Altre fonti di finanziamento

---

## Beneficiari

Comune di Forenza (Capofila)

## Piano finanziario[5]

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

| VOCE DI BUDGET | DETTAGLIO DELLA VOCE DI BUDGET | IMPORTO |
|---|---|---|
| A. Lavori | Lavori di adeguamento, sistemazione e messa in sicurezza asse stradale | 650 000,00 € |
| B. Somme a disposizione della stazione appaltante | Lavori in economia, imprevisti, allacciamenti, accantonamento di cui all'art. 133, commi 3 e 4 del codice (adeguamento prezzi), spese tecniche, incentivo tecnico, IVA, | 245 000,00 € |
| C. Servizi e Forniture | Prove sui materiali – monitoraggi in fase di esecuzione | 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.); | Costi per l'espletamento gara (ANAC, Cuc, ecc..) | 5 000,00 € |
| **TOTALE** | | **900 000,00 €** |

## Criteri di ammissibilità[6]

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

*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 attiene al miglioramento del collegamento intercomunale tra i Comuni di Comuni di Forenza, Banzi, Genzano di Lucania e Palazzo San Gervasio attraverso interventi di messa in sicurezza delle strade extraurbane esistenti denominate del Porcile, San Procopio, Vallone del Serpente e della S.P. 8.

L'arco stradale interessato, inoltre collega l'area verso l'esterno e segnatamente verso la Basentana e quindi verso i centri di Potenza, Salerno e Napoli da un lato e verso la S.S. 96 bis verso Matera e Bari.

*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 e parte degli allargamenti necessari (in curva) come aree agricole. L'operazione è coerente con gli strumenti di pianificazione vigenti, sia regionali (Piano regionale dei trasporti, Piano paesistico) che comunali (RU), pertanto non vi sono motivazioni ostative all'attuazione dell'intervento.

*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, in conformità agli 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, tra cui:

- progettare gli interventi tenendo conto della capacità di resilienza sia a livello di intervento specifico che a livello di territorio e comunità;
- progettare gli interventi in conformità ai migliori standard di efficienza, applicando la migliore tecnologia disponibile;
- progettare gli interventi prevedendo l'utilizzo di materiali da costruzione CAM.

Di seguito la tabella contenente le risultanze del rapporto ambientale per l'obiettivo specifico 3.2.

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

| **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<br>riciclaggio.<br>Si propone di applicare<br>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]

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

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

- Riduzione tempi percorrenza: nello specifico allo stato attuale il tempo di viaggio stimato per la percorrenza del tratto Forenza-Genzano e del tratto Forenza-Banzi, percorrendo le strade del Porcile e San Procopio, è rispettivamente di circa 25 minuti e 20 minuti. Allo stesso modo il tempo di viaggio stimato per la percorrenza del tratto Palazzo San Gervasio-Genzano e del tratto Palazzo san Gervasio-Banzi, percorrendo le strade Vallone del Serpente e San Procopio, è rispettivamente di circa 25 minuti e 20 minuti. A seguito degli interventi previsti si ipotizza una riduzione dei tempi di percorrenza pari a circa 5 minuti.
- Maggior numero di abitanti e/o centri abitati serviti.

I comuni interessati dall'asse stradale oggetto di intervento sono Forenza, Genzano di Lucania, Banzi, Palazzo San Gervasio. Il numero di abitanti serviti è pari a 13.048 unità.

*Complementarità e sinergia con interventi già programmati e/o finanziati sulla rete stradale e/o sulla rete multimodale e di mobilità lenta*: Gli interventi proposti, in logica continuità con gli interventi già realizzati nella precedente programmazione e segnatamente la Tre Ponti – Pozzillo – Pazzano e la strada Genzano - Banzi mirano a creare un asse principale al quale si innesta la strada Vallone del Serpente.

*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.
Sulla base della tempistica normalmente adottata dagli uffici preposti si ritiene che detta fase si possa concludere entro 90 giorni.
Ai fini dell'attuazione dell'intervento, inoltre, gli enti che detengono la proprietà dei vari tratti, ossia i Comuni di Palazzo S. Gervasio, Banzi, Genzano di Lucania e l'amministrazione Provinciale di Potenza, procederanno attraverso specifici atti e accordi ad individuare il Comune di Forenza quale soggetto beneficiario/attuatore dell'intervento con l'impegno di quest'ultimo a realizzare l'opera. Successivamente al termine dei lavori e alla dichiarazione di funzionalità della stessa, disposta dal soggetto beneficiario, ognuno dei predetti soggetti si impegna a prendere in carico il tratto che ricade nel proprio territorio e a garantirne la funzionalità nel tempo.

*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 interno tra i Comuni interessati e consente di migliorare oltre che la connessione tra le quattro comunità dell'area interna e garantire livelli di sicurezza omogenei della percorribilità dell'arteria.
Si è preferito, infatti, pur esistendo collegamenti garantiti dalle strade provinciali, in particolare le S.P. 6 ed S.P. 8, rafforzare l'asse principale della strada San Procopio. Come già evidenziato nei paragrafi precedenti, tale intervento garantisce sia omogeneità di percorrenza che livelli di sicurezza maggiori a parità sostanziale di tempi di percorrenza.

*Capacità della proposta progettuale di migliorare le connessioni con le strade di accesso ai poli attrattori:*
Il collegamento oggetto di intervento si interconnette, tramite la S.P. 123, con la S.S. 96 bis, che garantisce il raggiungimento con le città di Matera e Bari e, proseguendo con la strada comunale Pozzillo Tre Ponti Pazzano che collega l'area alla S.S. 407 Basentana e quindi al capoluogo di Regione.

*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 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 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 per gli 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, prevedendo una loro riutilizzazione per la realizzazione dei corpi rilevati e le opere in terra. 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]

Comuni di Forenza, Banzi, Genzano di Lucania, Palazzo San Gervasio

## Indicatori di output[10]

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

| ID | Indicatore | Unità di misura | Target intermedio (2024) | Target finale (2029) |
|---|---|---|---|---|
| RCO46 | Lunghezza delle strade ricostruite o modernizzate - non TENT-T | Km | 0 | 10 |
| RCO74 | Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato | Persone | 13.048 | 13.048 |

## 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 | Minuti | 0 | 2020 | 5 | Sistema di monitoraggio |

## Settore di intervento[12]

093. Altre strade ricostruite o ammodernate

## Forma di finanziamento[13]

Sovvenzione

## Cronoprogramma

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

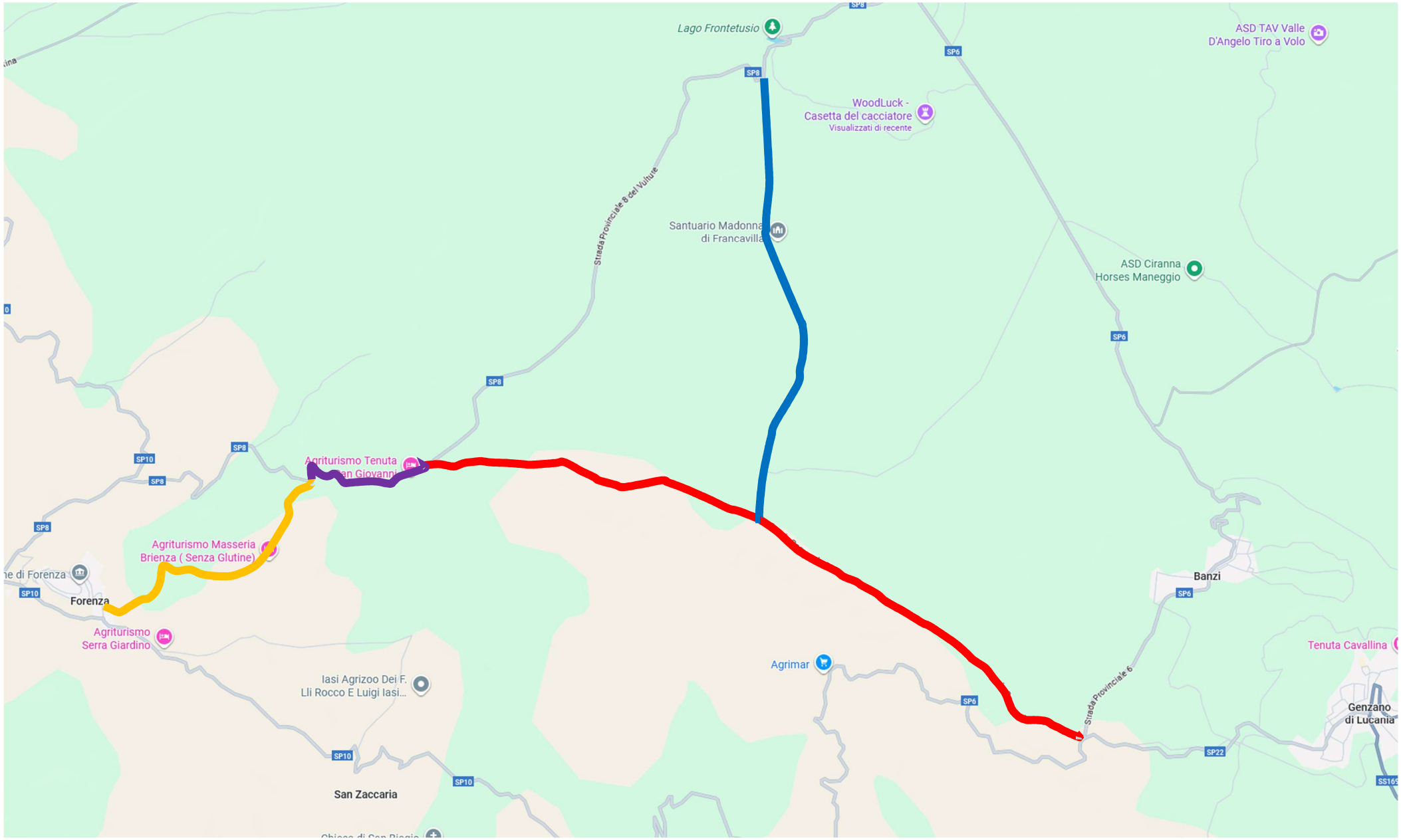
| Fasi | Data inizio prevista | Data fine prevista |
|---|---|---|
| Fattibilità tecnica ed economica | Giugno 2026 | Luglio 2026 |
| Progettazione esecutiva | Agosto 2026 | Settembre 2026 |
| Pubblicazione bando/affidamento lavori/servizi | Ottobre 2026 | Novembre 2026 |
| Esecuzione | Dicembre 2026 | Agosto 2027 |
| Collaudo/funzionalità | Settembre 2027 | Novembre 2027 |

## Previsioni di spesa per annualità

| Trimestre | Anno | Costo |
|---|---|---|
| I | 2025 | |
| II | 2025 | |
| III | 2025 | |
| IV | 2025 | |
| I | 2026 | |
| II | 2026 | |
| III | 2026 | 40 000 € |
| IV | 2026 | 200 000,00 € |
| I | 2027 | 250 000,00 € |
| II | 2027 | 250 000,00 € |
| III | 2027 | 140 000,00 € |
| IV | 2027 | 20 000 € |
| I | 2028 | |
| II | 2028 | |
| III | 2028 | |
| IV | 2028 | |
| I | 2029 | |
| II | 2029 | |
| III | 2029 | |
| IV | 2029 | |
| | **Costo Totale** | **900 000,00 €** |

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026

COMUNE DI TOLVE PROT. N. 0002835 DEL 28-04-2026




Strada Porcile

Strada San Procopio

Tratto della S.P. 8

Strada Vallone del Serpente

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<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<br>riciclaggio.<br>Si propone di applicare<br>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 €** |