



ANAS S.p.A.

Direzione Centrale Programmazione Progettazione

ITINERARIO LAURIA – CANDELA

COLLEGAMENTO NORD-SUD "TIRRENO – ADRIATICO" TRA A3 E A16

PROGETTO PRELIMINARE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

Dott. Ing. Paolo Carlesimo
 Dott. Ing. Domenico Cimino
 Dott. Ing. Pia Iasiello
 Dott. Ing. Fulvio M. Soccodato
 Dott. Ing. Paolo Polani
 Dott. Geol. Salvatore Papale
 Dott. Ing. Ginevra Beretta
 Dott. Ing. Luigi Carrarini
 Dott. Ing. Pierluigi Fabbro
 Dott. Ing. Rita Rassu
 Dott. Ing. Pier Paolo Cartalano

PROGETTISTA: Dott. Ing. M. Averardi
 Ordine Ing. di Roma n. 8770
 Dott. Ing. A. Valente
 Ordine Ing. di Roma n. 20739

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE

R.T.I. :

PROGIN S.p.A. (mandataria)
 NET ENGINEERING S.p.A.
 SEDITER S.a.s.
 PROGEI S.r.l.
 Ing. G. FARRO

		TAV.		FILE:	
C					
B					
A					
REV.	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

DATA 02 marzo 2007

Dott. Ing. Antonio Scalamandrè

PROTOCOLLO 02426

DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

TRONCO 1 – LAURIA SVINCOLO DI ALBANO

RELAZIONE

CODICE PROGETTO		CODICE FILE		REVISIONE	FOGLIO	SCALA:
L0712A	P 0301	CODICE ELAB.		A		
C						
B						
A	Emissione per consegna M.A.	02/03/07	Cimino	Scalamandrè	Scalamandrè	
REV.	DESCRIZIONE	DATA	VERIFICATO	CONTROLLATO	APPROVATO	

**Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale del collegamento nord sud
“tirreno-adriatico” tra l’A3 e l’A16, itinerario Lauria/Candela**

ADDENDUM

**TRONCO I – LAURIA / SVINCOLO DI ALBANO
RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

INDICE

ITINERARIO “LAURIA-CANDELA” - TRONCO I : LAURIA / SVINCOLO DI ALBANO

1.1	PREMESSA	- 1 -
1.2	CONSIDERAZIONI SULLA VALENZA DEL CORRIDOIO DI PROGETTO	- 4 -
1.3	IPOTESI DI INTERVENTO.....	- 7 -
1.4	IPOTESI DI REALIZZAZIONE DEL TRONCO I (LAURIA-ALBANO) A DUE CORSIE.....	- 9 -
1.4.1	Interventi di livello I.....	- 11 -
1.4.2	Interventi di livello II.....	- 14 -
1.4.3	Interventi di livello III.....	- 16 -
1.5	INTERVENTI SULLE STRADE ESISTENTI.....	- 17 -
1.6	STANDARD PROGETTUALI.....	- 18 -

ITINERARIO “LAURIA-CANDELA” - TRONCO I : LAURIA / SVINCOLO DI ALBANO

La presente relazione è corredata da seguenti elaborati grafici relativi al Tronco I Lauria - Albano:

- *Planimetria con indicazione dei livelli di intervento;*
- *Planimetria di sintesi dei vincoli con indicazione dei livelli di intervento.*

1.1 Premessa

Con riferimento a quanto richiesto con nota CSVIA/2005/0935 del 01 settembre 2005 al punto n. 1 “Aspetti Generali” relativamente al Tronco I, ovvero sulla possibilità di utilizzare infrastrutture e corridoi esistenti e sulla opportunità di realizzare il tratto di itinerario con una strada a due corsie di sezione tipo C, questa Società aveva verificato siffatti scenari, analizzando infatti:

- una soluzione alternativa di itinerario che utilizzi l’autostrada A3 SA-RC tratto Lauria – Atena Lucana ed il collegamento Atena, Brienza, Tito, Basentana (Vaglio);
- gli effetti economici conseguenti alla realizzazione dell’itinerario con una strada di categoria C1.

In aggiunta a tali valutazioni, si è ritenuto importante approfondire la possibilità di utilizzare tratti di viabilità esistente nel corridoio di progetto, attraverso la valutazione della funzionalità delle tratte di itinerario ricomprese nel Tronco I e della viabilità esistente.

L’opportunità di tale valutazione scaturisce dall’elevata valenza strategica del corridoio individuato sin dallo studio di fattibilità redatto dalla Regione Basilicata e persegue, oltre che gli obiettivi di collegamento diretto Nord-Sud nel tratto tra Lauria e la SS 407 Basentana, anche quelli di realizzare un itinerario interno che possa collegare le zone “deprese” della Regione con le aree produttive di Potenza e della Val D’Agri.

La realizzazione dell’Itinerario nel Tronco I con caratteristiche di strada a due corsie di sezione tipo C, consente di utilizzare tratti di viabilità esistente senza produrre alterazioni significative della tipologia stradale. Vi è quindi, la possibilità di realizzare per stralci la nuova infrastruttura e, contestualmente, di attivare l’itinerario sfruttando le infrastrutture esistenti.

Evidentemente le prestazioni richieste all'itinerario dalla legge Obiettivo, ovvero di strada a quattro corsie tipo B, non potevano presupporre l'impiego della viabilità esistente per le troppo marcate differenze d'uso: la tipo B è una extraurbana principale, cioè una strada dedicata a percorrenze di medio e lungo raggio, la viabilità esistente è utilizzata anche per la distribuzione capillare nelle aree interessate e ad essa, nella configurazione rilevata, compete la garanzia di accessibilità del territorio. L'ipotesi di realizzare l'itinerario nel Tronco I con caratteristiche tipo C apre nuove possibilità di sfruttare le strade che oggi servono i collegamenti lungo il territorio interessato. In questa ottica appare prioritario individuare quali tratti siano allo stato appropriati, quali migliorabili e quali siano non adeguati.

Tale impostazione si sposa con la concezione di itinerario quale percorso in grado di collegare le aree ad esso estreme ed intermedie senza necessariamente comportare la realizzazione di nuove infrastrutture.

Essa si inserisce nelle strategie cosiddette di "sviluppo sostenibile". Si sottolinea che un accenno a tale strategia di realizzazione era presente già nel S.I.A. del progetto preliminare presentato, in cui, nell'ambito dell'analisi di fattibilità economica erano state valutate le tre ipotesi, di realizzazione complessiva della nuova strada a quattro corsie, di realizzazione per stralci della nuova strada a quattro corsie, ed infine di realizzare in funzione dei finanziamenti man mano disponibili tratti della nuova infrastruttura fino alla completa realizzazione di una carreggiata da aprire all'esercizio come strada a due corsie e successivamente il raddoppio.

Tale ultima ipotesi è quanto approfondito con la Regione Basilicata e descritto nella presente, con la finalità di realizzare il Tronco 1 dell'itinerario Lauria-Candela nel corridoio previsto nella Legge Obiettivo (valutato in grado di potenziare i collegamenti tra le aree interne della Basilicata e di collegarle nel modo migliore possibile alla rete stradale dello S.N.I.T).

L'opportunità di sfruttare il corridoio risiede in parte nella possibilità di attivare un collegamento tra le zone "produttive" della Regione Basilicata e favorire lo sviluppo economico di queste e delle zone oggi in condizioni di isolamento per carenze di infrastrutture di trasporto adeguate.

Lungo il corridoio di progetto si riscontrano tratti di viabilità di fondovalle che sono già strade a due corsie con discrete caratteristiche. Con ciò non si vuole presupporre un loro inserimento nell'itinerario senza alcuna accortezza, ma semplicemente evidenziare che per tali tratti non dovrebbero essere necessari interventi di particolare entità.

Sono anche presenti alcuni tratti in cui le strade esistenti non garantiscono un collegamento adeguato. In particolare ci si riferisce ai due valichi in Comune di Castelsaraceno e tra i Comuni di

Corleto Perticara e Laurenzana. Le uniche strade esistenti sono strade di montagna, con tornanti e caratteristiche prestazionali molto basse, che si percorrono con velocità medie dell'ordine dei 30 km/h.

Questi due tratti costituiscono altrettanti sbarramenti lungo l'itinerario, localizzati tra la SS 653 Sinnica e la SS 598 della Val d'Agri, il primo, e tra la Val d'Agri e la SS 407 il secondo.

Essi impediscono la comunicazione tra i tre sistemi economici presenti nell'area di intervento che si sviluppano proprio lungo le tre strade SS 653, SS 598 e SS 407 e, parimenti costituiscono il maggiore ostacolo al collegamento stradale tra Lauria ed Albano.

La realizzazione di un collegamento per superare i due valichi consentirebbe di attivare l'itinerario.

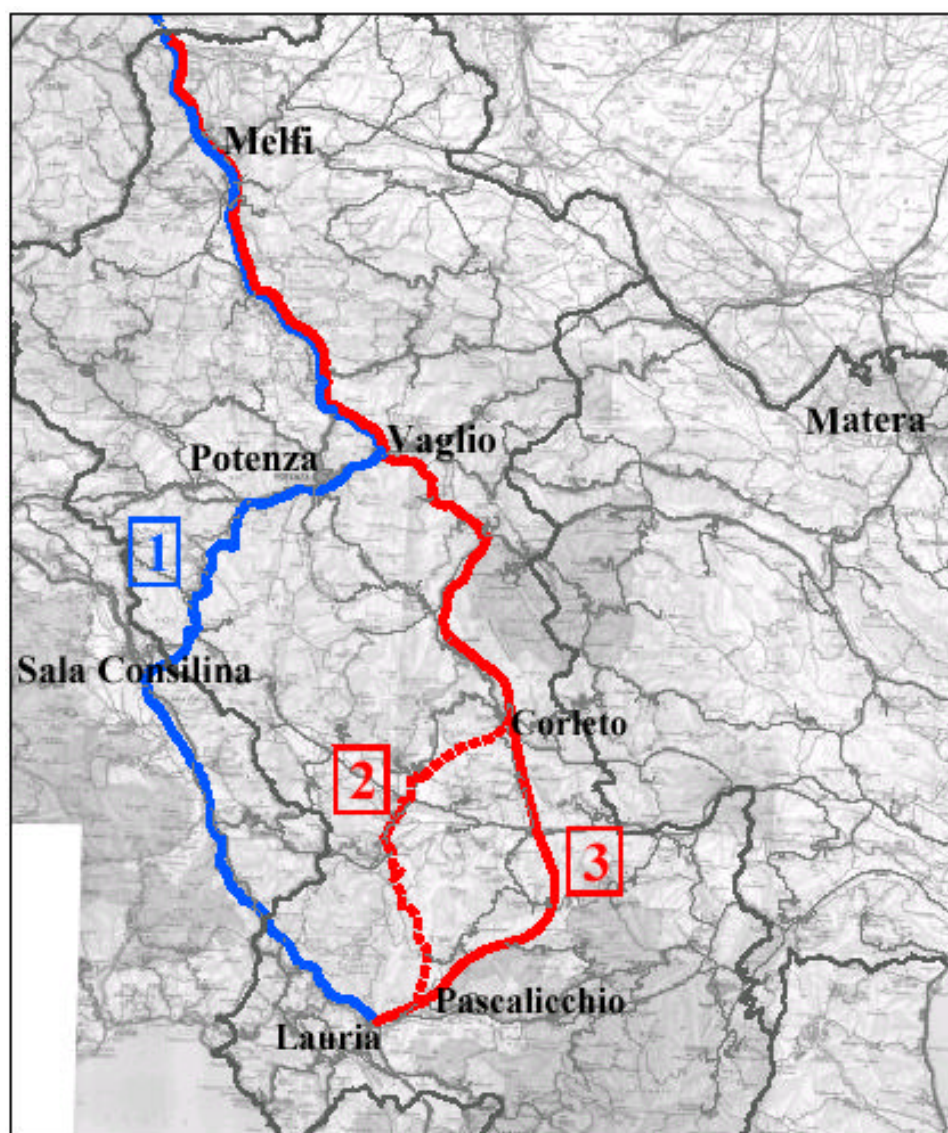
Infine sono presenti, a tratti, strade con caratteristiche prestazionali al limite dell'accettabilità.

Per meglio ordinare e classificare le caratteristiche delle strade esistenti e, quindi, per individuare le priorità di intervento per la realizzazione dell'itinerario, sono definiti tre livelli di intervento e riportati negli elaborati grafici allegati.

Ciascun livello di intervento tende a risolvere una famiglia di criticità riscontrate nei confronti della realizzazione dell'itinerario.

1.2 Considerazioni sulla valenza del corridoio di progetto

La nota CSVIA/2005/0935 del 01 settembre 2005, nelle osservazioni di cui al punto 1 – Aspetti Generali, considera l'opportunità di realizzare il collegamento Nord-Sud tra Lauria e la SS 407 Basentana utilizzando il corridoio 1 analizzato nello Studio di Fattibilità (SdF). Valutazioni in merito sono state rese nella documentazione già trasmessa; di seguito sono riassunti i principali argomenti alla base della selezione del corridoio che, si sottolinea, è stata effettuata nell'ambito dello SdF ed assunta alla base del presente progetto preliminare.



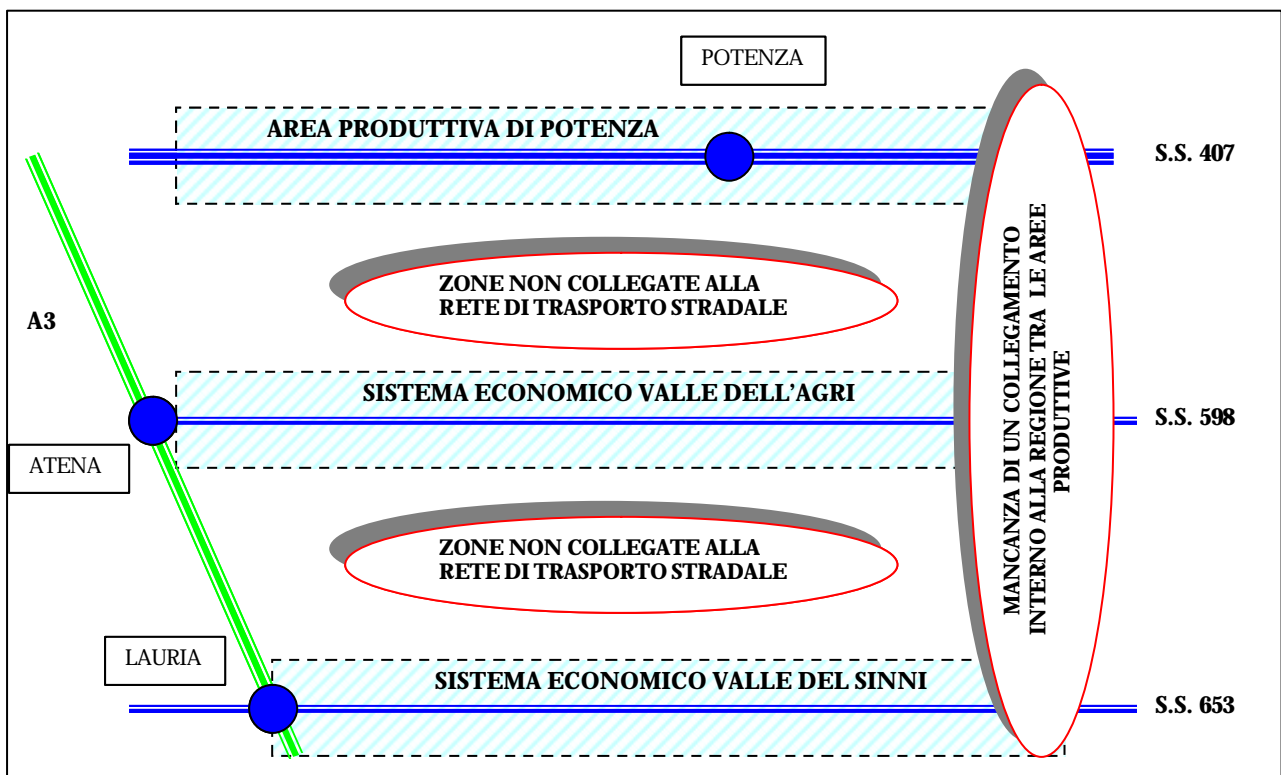
Il Corridoio n.1 risulta periferico alla Regione Basilicata e sfrutta principalmente l'autostrada esistente.

La selezione del corridoio effettuata nello SdF scaturisce dalla analisi della rete stradale della Basilicata, effettuata sovrapponendo al sistema dei trasporti il sistema di attività.

Il sistema economico della Regione Basilicata si sviluppa trasversalmente al corridoio di progetto lungo le valli del Sinni e dell'Agri e nell'intorno del Capoluogo di Regione.

Il sistema viario esistente privilegia le relazioni Est-Ovest all'interno della regione. Infatti l'unica direttrice N-S interna (la SS 658) attraversa solo parte settentrionale del territorio regionale, mentre le altre due direttrici N-S (l'autostrada A3 e la SS106 Jonica) si sviluppano marginalmente allo stesso, anche se rappresentano le principali infrastrutture di integrazione della rete viaria regionale con la rete nazionale.

Il modello funzionale della rete esistente attribuisce agli assi sulla direttrice Est-Ovest il ruolo di sostenere principalmente i collegamenti interni alla regione ed il ruolo di connessione del territorio regionale con la rete nazionale. Risulta quindi carente di un collegamento alla rete nazionale interno al territorio lungo il quale si possa sviluppare adeguatamente il sistema economico, riequilibrando la distribuzione dei centri di attività coinvolgendo le aree interne attualmente non collegate.



Il corridoio 3 selezionato per il Tronco I dell'itinerario persegue anche i seguenti obiettivi:

- tende a realizzare un asse di sviluppo lungo la direttrice Nord-Sud nel settore meridionale della Regione;
- aumenta l'accessibilità dell'area Meridionale della regione, inserendola in un itinerario nazionale di traffico;
- tende ad incentivare lo sviluppo produttivo nelle aree attraversate soprattutto nel settore del turismo e delle attività correlate;
- realizza un collegamento tra le aree produttive di Potenza, della Val D'Agri e della valle del Sinni.

Gli aspetti principali della valutazione comparativa effettuata tra il corridoio 1 ed il 3 sono:

- **aspetti socioeconomici e di riequilibrio del sistema di attività**, per i quali è preferibile il corridoio 3;
- **aspetti di costo dell'investimento**, per i quali è preferibile il corridoio 1;
- **aspetti connessi alla funzionalità**, per i quali è preferibile il corridoio 3 (il corridoio 1 tende a sovrapporre più componenti di traffico sulla A3 nel tratto tra Atena e Lauria)
- **aspetti relativi alla redditività economica**, per i quali i due corridoi risultano sostanzialmente paragonabili (il corridoio 1 richiede minori costi di d'investimento, ma genera anche minori benefici agli utenti, e per il territorio in termini di riequilibrio economico, e traffico generato).

Tali aspetti sono stati ponderati da un attore politico (Regione Basilicata) che ha, quindi, selezionato il corridoio 3 come preferenziale e vi ha inserito gli interventi previsti al livello regionale per il potenziamento della viabilità della Val d'Agri (Traforo di valico Corleto-Laurenzana), con i relativi finanziamenti.

Pertanto l'oggetto del progetto preliminare dell'itinerario Lauria-Candela è stata la ricerca, studio ed analisi, nell'ambito del corridoio selezionato dallo SdF ed individuato nell'Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione Basilicata del 2002, dei tracciati che perseguissero il miglior compromesso tra costi e benefici (economici, ambientali e sociali).

1.3 Ipotesi di intervento

La **fattibilità economica** dell'opera, sviluppata nell'ambito del progetto preliminare, è stata valutata considerando le tre ipotesi realizzative dei tronchi, rispettivamente:

- **Ipotesi 1** : prevede la realizzazione dell'infrastruttura nel suo complesso nella medesima fase temporale
- **Ipotesi 2** : prevede una fasizzazione degli interventi con previsione delle seguenti priorità di intervento:
 - realizzazione del tronco 1 (Lauria-Albano) – nuova costruzione tipo B;
 - realizzazione del tronco 3 (Vaglio-Candela) – adeguamento da carreggiata unica a doppia carreggiata tipo B;
 - realizzazione del tronco 2 (Albano-Vaglio) – adeguamento della sezione a due carreggiate alle nuove norme categoria B – sostanziale miglioramento della sicurezza e del livello di servizio.
- **Ipotesi 3** : prevede una fasizzazione degli interventi con previsione delle seguenti priorità di intervento compatibili con le risorse finanziarie effettivamente disponibili:
 - realizzazione del tronco 1 (Lauria-Albano) – nuova costruzione tipo C da adeguare a B successivamente;
 - realizzazione del tronco 3 (Vaglio-Candela) – adeguamento della sezione a 2 carreggiate alle nuove norme categoria B – sostanziale miglioramento della sicurezza e del livello di servizio.

L' **analisi costi-benefici** eseguita sull'Itinerario nelle tre ipotesi di realizzazione descritte ha restituito i seguenti risultati, espressi attraverso i consueti indicatori sintetici di redditività economica:

Ipotesi	Crescita	VAN (Milioni di Euro)	TIR
1	Alta	290,43	6,95%
1	Bassa	204,87	6,69%
2	Alta	458,68	8,00%
2	Bassa	377,89	7,69%
3	Alta	517,61	8,05%
3	Bassa	439,41	7,78%

Tenuto conto che il valore del tasso di attualizzazione utilizzato è pari al 6,00%, i valori calcolati presentano un TIR sempre superiore a tale percentuale, **confermando la redditività dell'opera per tutte le ipotesi**; l'ipotesi 2 che tiene conto di una distribuzione nel tempo delle risorse finanziarie presumibilmente disponibili presenta circa un punto percentuale in incremento.

L'**ipotesi 3**, che prevede la realizzazione di una strada con caratteristiche conformi alla categoria C per il 1° tronco ed il successivo completamento, **presenta i risultati migliori**.

La scelta tra le Ipotesi di intervento 2 e 3 dipende sostanzialmente dall'ordine di grandezza dei finanziamenti resi disponibili.

Resta comunque definita la **priorità di intervento relativamente al tronco I**, nel quale la dotazione infrastrutturale non consente di sostenere lo sviluppo economico.

Infatti l'area produttiva della Val d'Agri non risulta connessa con l'area produttiva di Potenza e con il sistema economico presente lungo la SS 653 Sinnica, e viceversa, se non attraverso percorsi sfavorevoli per estensione, caratteristiche funzionali e prestazionali.

1.4 Ipotesi di realizzazione del Tronco I (Lauria-Albano) a due corsie

Come anticipato in premessa, la realizzazione del tronco I (Lauria-Albano) con strada a due corsie offre la possibilità di sfruttare al meglio la viabilità esistente per conseguire una fasizzazione efficiente in termini di ritorno economico e sociale degli investimenti e raggiungimento di obiettivi intermedi.

Dalla valutazione del percorso esistente tra Lauria ed Albano sulla viabilità esistente si riscontrano due interruzioni significative in corrispondenza dei valichi in Comune di Castel Saraceno e tra i Comuni di Corleto Perticara e Laurenzana.

La viabilità esistente, oltre alle criticità presenti nei suddetti ambiti e meglio descritte nel seguito, presenta, negli altri tratti, per la parte maggiore dello sviluppo caratteristiche sostanzialmente adeguate a supportare temporaneamente flussi di traffico di media e lunga percorrenza, con interventi di modesta entità tesi ad incrementare la sicurezza, mentre, per alcuni brevi tratti, non può essere ritenuta garante di adeguate prestazioni, soprattutto in proiezione futura per gli incrementi attesi dei flussi di traffico.

L'ipotesi per la realizzazione dell'itinerario prevede interventi da attuare secondo una successione individuata dalle criticità riscontrate per la viabilità esistente, ed è finalizzata a raggiungere quali obiettivi parziali, la **continuità dell'itinerario**, la **uniformità prestazionale** e la **gerarchizzazione della rete**.

La **continuità dell'itinerario** può essere perseguita realizzando i collegamenti stradali "mancanti" (valichi di Castesaraceno e di Corleto-Laurenzana).

La **uniformità prestazionale** è pensata raggiungibile realizzando quanto previsto in progetto in corrispondenza ai brevi tratti della viabilità esistente che non godono di adeguate caratteristiche.

La completa realizzazione della nuova infrastruttura di progetto consente di separare i flussi di traffico di media e lunga percorrenza da quelli locali, creando un livello di viabilità principale e riportando alla funzione propria di distribuzione la viabilità esistente, individuando una **gerarchia nella rete stradale**.

Come anticipato in premessa, l'insieme degli interventi previsti per la realizzazione dell'itinerario con caratteristiche di strada a due corsie tipo C è ordinato in base alle priorità di intervento, individuate in funzione delle criticità riscontrate e degli obiettivi sopra descritti.

Sono state definite tre classi o livelli di intervento per caratterizzare i tratti da realizzare rispettivamente per:

- realizzare un collegamento continuo lungo il corridoio del Tronco 1;
- adeguare le caratteristiche prestazionali;
- gerarchizzare la rete e dividere le componenti di traffico di media-lunga percorrenza da quelle locali.

Ciascun livello di intervento tende a risolvere una famiglia di criticità riscontrate nei confronti della realizzazione dell'itinerario.

Il **livello di intervento n. 1** è indicato con colore verde negli elaborati ed individua gli interventi da realizzare per completare il collegamento tra Lauria ed Albano, in soluzione di assoluta complementarietà con la viabilità esistente. Dunque comprende i tratti di strada che sostanzialmente mancano per il completamento dell'itinerario e che sono assolutamente necessari per l'attivazione del collegamento.

Il **livello di intervento n. 2** è indicato con colore blu negli elaborati grafici e comprende gli interventi per rendere l'itinerario uniforme sotto il profilo prestazionale; in essi rientrano tratti di nuova realizzazione in sostituzione di strade esistenti tortuose ed altri per la risoluzione di criticità in corrispondenza ad intersezioni e nodi complessi esistenti.

Il **livello di intervento n. 3** è indicato con colore rosso negli elaborati grafici e comprende gli interventi per la realizzazione completa dell'itinerario con una infrastruttura stradale dedicata. Tali interventi concorrono a separare il traffico di media e lunga percorrenza da quello locale, istituendo una gerarchia nella rete di trasporto stradale in cui la viabilità esistente è dedicata al traffico locale ed ai brevi spostamenti tra Comuni limitrofi.

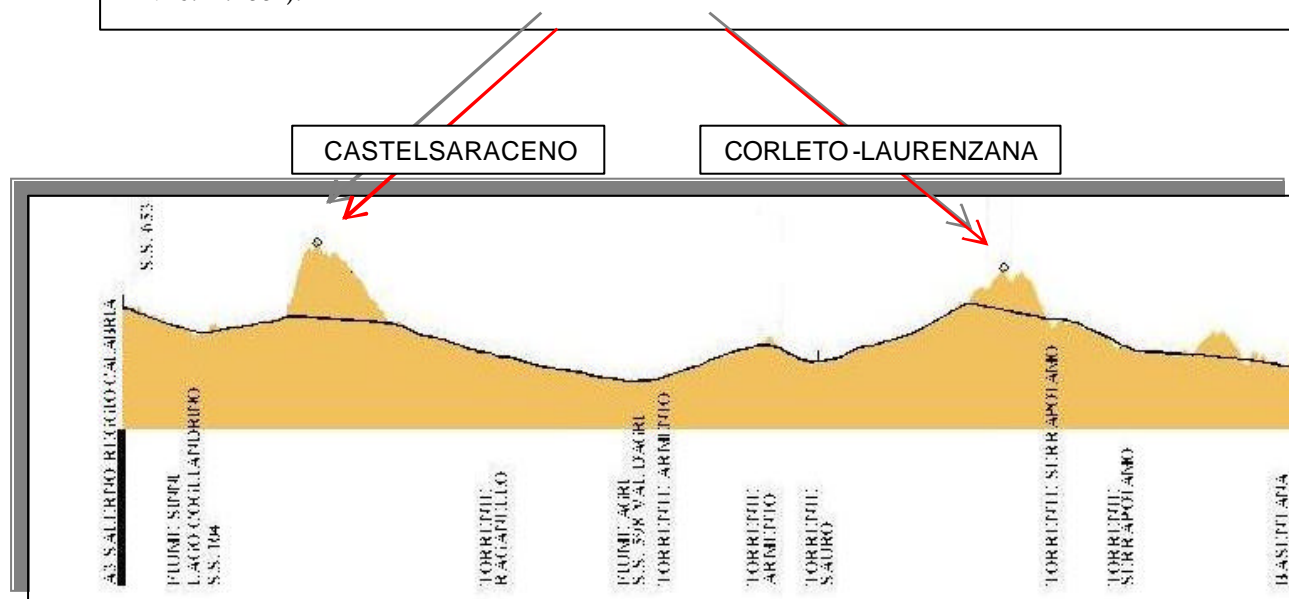
1.4.1 Interventi di livello I

Gli interventi classificati nel livello 1 di intervento corrispondono alla priorità più elevata di intervento; essi sopperiscono alla mancanza di collegamenti stradali esistenti e consentono l'attivazione dell'itinerario.

Nell'ambito del corridoio individuato la viabilità esistente risulta inadeguata a garantire un collegamento:

- tra la valle del Cogliandrino e la valle del Ravanello (Valico di Castelsaraceno);
- tra la valle della fiumara di Corleto e la valle del torrente Serrapotamo (Valico di Corleto-Laurenzana).
-

Collegamenti attualmente serviti da strade con caratteristiche tortuose tipiche delle strade di montagna; difficoltà di agilità conseguenti alle abbondanti nevicate frequenti nel periodo invernale. A monte e valle la viabilità esistente risulta di medie caratteristiche prestazionali (percorribile con velocità medie confrontabili con quelle delle strade con caratteristiche conformi alla categoria C1 del DM 5.11.2001).



In particolare la viabilità esistente ha le caratteristiche proprie delle strade di montagna, con velocità medie che non superano i 30 km/h ed è frequente la chiusura nel periodo invernale per neve.

Nel progetto preliminare di base è stata affrontata in modo approfondito la ricerca dei tracciati migliori per la realizzazione delle gallerie, attraverso una accurata caratterizzazione della geologia e

geotecnica del sottosuolo. Si ritiene che i tracciati individuati nel progetto preliminare per le gallerie ed i rami esterni di approccio, costituiscano un elemento invariante rispetto alle caratteristiche della sezione trasversale, anche in considerazione degli standard di sicurezza da garantire in galleria alle strade con doppio senso di circolazione.

Gli interventi inseriti nel livello 1 consentono di attivare l'itinerario sul Tronco 1 da Lauria a Candela. A seguito della loro realizzazione il tempo medio di percorrenza da Lauria a Candela si riduce di circa 66 minuti.

Il risultato non sorprende e, anzi, conferma la assoluta priorità degli interventi e la attuale carenza infrastrutturale.

Traforo di valico di Castelsaraceno

Il collegamento stradale tra l'area produttiva della Valle del Sinni e quella della Val D'Agri ad oggi presenta una criticità nel tratto tra la valle del Cogliandrino e del Racanello, in Comune di Castelsaraceno : il collegamento è attualmente servito dalla SP 36 di Castelsaraceno che si sviluppa dalla Valle del Torrente Cogliandrino alla valle del torrente Racanello, per circa 17 km con le caratteristiche tortuose tipiche delle strada di montagna e le difficoltà di agibilità conseguenti alle abbondanti nevicate frequenti nel periodo invernale.

La viabilità attuale non consente una velocità media superiore a 30 km/h; ne risulta che per il superamento del valico sono necessari circa 34 minuti.

La nuova infrastruttura consentirebbe velocità medie di circa 70 km/h per uno sviluppo di circa 8 km ed un tempo medio di percorrenza pari a circa 7 minuti.

A monte e valle di tale tratto la viabilità esistente risulta di medie caratteristiche prestazionali, comunque percorribile con velocità medie confrontabili con quelle delle strade con caratteristiche conformi alla categoria C.

La risoluzione della criticità consentirebbe, quindi, di attivare il collegamento tra l'area produttiva della Valle del Sinni (Lauria) e quella della Val D'Agri.

Traforo di Valico Corleto - Laurenzana

Il collegamento stradale tra l'area produttiva di Potenza e quella della Val D'Agri ad oggi presenta una criticità nel tratto tra i Comuni di Laurenzana e Corleto Perticara : il collegamento è attualmente servito dalla SS 92 che si sviluppa dalla Valle del Torrente Serrapotamo (Comune di Laurenzana) alla valle della Fiumarella di Corleto (Comune di Corleto Perticara), per circa 25 km sul Monte Malomo e la Tempa Lata con le caratteristiche tortuose tipiche delle strade di montagna e le difficoltà di agibilità conseguenti alle abbondanti nevicate frequenti nel periodo invernale.

La viabilità attuale non consente una velocità media superiore a 30 km/h; ne risulta che per il superamento del valico sono necessari circa 50 minuti.

La nuova infrastruttura consentirebbe velocità medie di circa 70 km/h per uno sviluppo di circa 13 km ed un tempo medio di percorrenza pari a circa 11 minuti.

A monte e valle di tale tratto la viabilità esistente risulta di medie caratteristiche prestazionali, comunque percorribile con velocità medie confrontabili con quelle delle strade con caratteristiche conformi alla categoria C

La risoluzione della criticità consentirebbe, quindi, di attivare il collegamento tra l'area produttiva di Potenza e quella della Val D'Agri.

1.4.2 Interventi di livello II

Gli interventi raggruppati sotto il livello 2 sono indicati con colore blu negli elaborati grafici allegati; essi concorrono all'adeguamento prestazionale dell'Itinerario attivato a seguito della realizzazione degli interventi di livello 1.

Si ritiene possibile conferire una certa uniformità di prestazione alla percorrenza dell'itinerario sostituendo ai tratti della viabilità esistente che presentano caratteristiche poco performanti (tortuosità, pendenze elevate, intersezioni a "T" dell'asse principale, ecc.) tratti di nuova realizzazione.

Per tali interventi, considerando la tipologia stradale "C", si riscontra la possibilità di migliorare l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio ottimizzando l'altimetria e la geometria planimetrica. Questo potrebbe comportare una riduzione del numero e dell'entità delle opere d'arte previste in progetto, con conseguente minore impatto sul paesaggio.

Si ritiene opportuno sottolineare che sarebbe preferibile considerare ipotesi di ottimizzazione dei tracciati per i soli aspetti altimetrici, anche al fine di consentire i collegamenti previsti con la viabilità esistente.

Il tracciato planimetrico riportato negli elaborati ricalca quello del progetto preliminare ritenendo che garantisca la futura eventuale necessità di raddoppio a quattro corsie, recuperando completamente la strada realizzata, per una carreggiata. Si ritiene che la non conformità dell'andamento altimetrico costituisca una criticità superabile ai fini della sicurezza con interventi di mitigazione del rischio (segnaletica speciale), mentre caratteristiche planimetriche inadeguate possano gravare maggiormente sulle condizioni di sicurezza al punto che sarebbe necessario un loro adeguamento.

Tale maggiore possibilità che potrebbe avere l'infrastruttura è, da recenti esperienze, da non trascurare e precludere a priori, dato che in termini di costo di investimento e di impatto nel territorio le variazioni maggiori si hanno per effetto dell'ottimizzazione altimetrica e la riduzione del numero ed entità delle opere d'arte.

Negli elaborati sono individuati complessivamente quattro tratti della viabilità esistente che presentano deficienze prestazionali e ritenuti sufficienti a sostenere solo nel breve periodo, una volta innescato l'itinerario nel Tronco I con gli interventi di livello 1, il deflusso veicolare in condizioni di sicurezza.

Con riferimento alle progressive del progetto preliminare, i tratti pensati da realizzare in seconda priorità sono:

- dal km 3+200 al km 5+900 : collegamento tra la SS 653 Sinnica / SS 104 e SP per Castelsaraceno nella valle del Cogliandrino;
- dal km 25+600 al km 27+700 : in cui la viabilità esistente presenta due intersezioni a raso che, temporaneamente saranno regolate con rotatorie ma che, comunque, configurano delle interruzioni della continuità prestazionale dell'itinerario;
- dal km 46+000 al km 49+400 : per realizzare un collegamento diretto tra la viabilità di fondo valle Armento e fondo valle Fizzaruolo;
- dal km 68+175 al km 73+275 : per realizzare un collegamento a prestazioni adeguate lungo la valle del torrente Camastra, dalla fine del ramo di approccio al traforo di Valico Corleto-Laurenzana alla SP 33 "Diga Camastra".

1.4.3 Interventi di livello III

A seguito degli interventi di livello 1 e 2, il collegamento tra Lauria ed Albano si presenta continuo e con caratteristiche prestazionali medie uniformi.

Il futuro incremento della domanda di trasporto, conseguente anche agli attesi sviluppi economici territoriali generati dall'attivazione dell'itinerario, potrebbe causare una eccessiva promiscuità di flussi di traffico sulla viabilità esistente inserita nell'itinerario.

In particolare la viabilità esistente potrebbe essere utilizzata contemporaneamente dai flussi di traffico di breve, media e lunga percorrenza, generando effetti negativi sulla accessibilità del territorio e sulle condizioni di sicurezza della circolazione.

Tale aspetto è sistematicamente riscontrato nei territori che sviluppano il sistema di attività e l'economia, affidando i collegamenti tra le diverse aree produttive ad una unica infrastruttura presente, che inevitabilmente assolve contestualmente alle funzioni di viabilità principale, secondaria e di distribuzione.

Gli interventi compresi nel livello 3 di intervento, e quindi di minore priorità all'attuale ma credibilmente necessari in futuro, consentono il completamento della nuova infrastruttura stradale per il Tronco 1, epurando dalla viabilità esistente il traffico di media e lunga percorrenza e riconducendo a migliori condizioni di sicurezza il sistema stradale esistente. La separazione fisica delle correnti di traffico conseguente alla gerarchizzazione della rete stradale produrrà ulteriori benefici economici (ovvero per la collettività) in termini di minore tempo di percorrenza e costo del trasporto per gli utenti che effettuano spostamenti di media e lunga percorrenza, di maggiore sicurezza per gli utenti che normalmente fruirebbero della viabilità esistente, e per il territorio che, a seguito della maggiore accessibilità che si produrrebbe, sarebbe maggiormente valorizzato.

Per quanto concerne le caratteristiche progettuali della nuova infrastruttura, vale quanto descritto per gli interventi di livello 2 relativamente all'opportunità di mantenere la possibilità di recuperare completamente la strada a due corsie nell'ipotesi di un futuro necessario ampliamento a quattro corsie.

1.5 Interventi sulle strade esistenti

Per le strade esistenti che concorreranno a realizzare il percorso dell'itinerario nel Tronco I si prevedono interventi rientranti nell'ambito della manutenzione; in particolare sarà rivisitata ed adeguata la segnaletica, saranno verificati ed adeguati i sistemi di ritenuta e saranno opportunamente adeguati gli schemi delle intersezioni al fine di conferire continuità al percorso (segnaletica, regole di precedenza, organizzazione delle intersezioni con rotatorie, ecc..).

Saranno verificate le condizioni della pavimentazione e, ove necessario, saranno ripristinati gli strati ammalorati ed il tappeto di usura, da realizzare con conglomerati aperti drenanti fonoassorbenti.

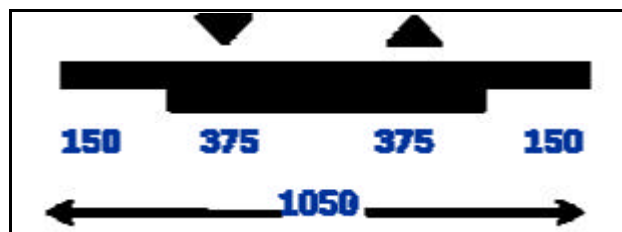
In alcuni tratti dovranno essere previsti interventi di ampliamento in sede della sezione trasversale, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza dell'esercizio.

1.6 Standard progettuali

Gli standard geometrici sono mantenuti inalterati rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare.

L'ipotesi di realizzazione di una sola delle due carreggiate prevede una organizzazione della piattaforma conforme alle strade di categoria C1, mantenendo inalterati gli elementi della geometria planimetrica ed altimetrica, in funzione del futuro raddoppio.

Pertanto la sezione della carreggiata realizzanda sarà organizzata con 2 corsie (una per senso di marcia), fiancheggiate da banchine.



Organizzazione della Sezione Stradale tipo C1

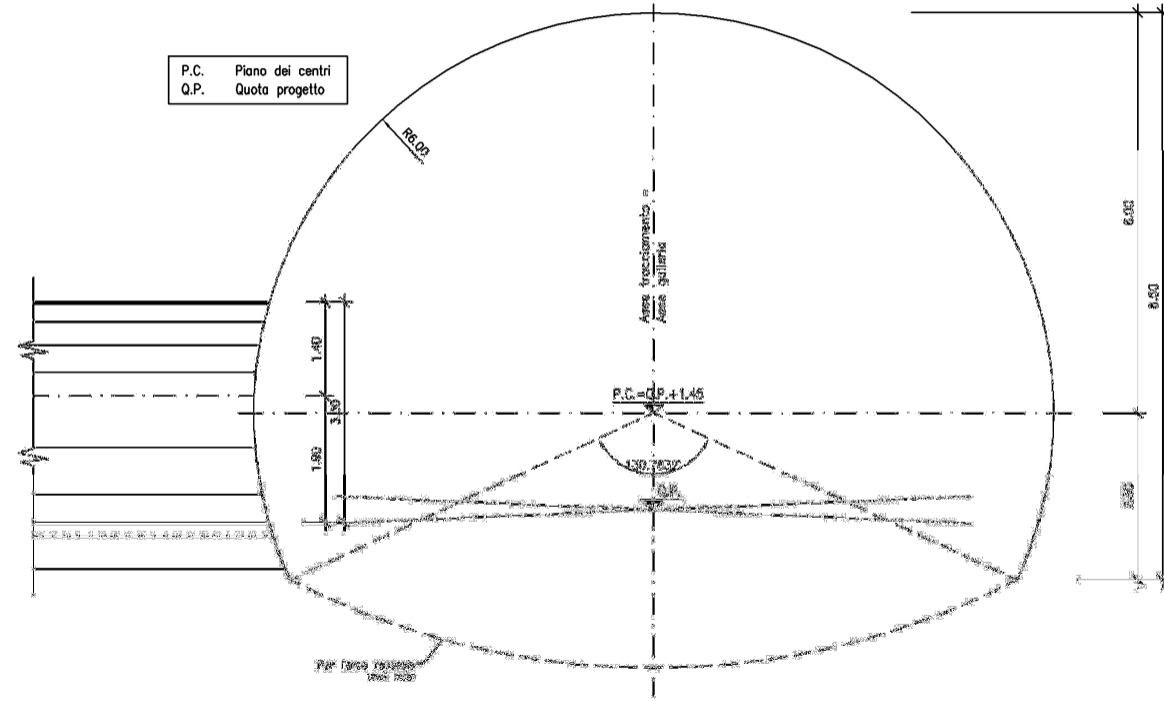
Nei tratti di valico, con gallerie di notevole estensione, è prevista la realizzazione in affiancamento della galleria stradale di una galleria minore (cunicolo di fuga) per l'evacuazione in sicurezza, al quale si accede dalle piazzole di sosta e da appositi by-pass pedonali.

Nelle figure seguenti è rappresentata la tipologia adottata per l'intradosso della galleria e del cunicolo.

All'interno della galleria, si prevedono gli impianti di ventilazione del tipo forzato, di illuminazione, e di sicurezza (antincendio, telecontrollo, ecc.).

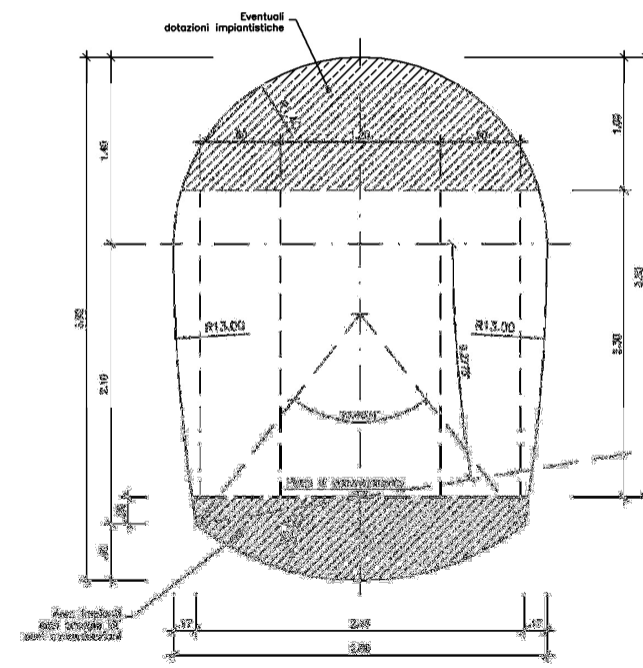
SEZIONE TIPO
CARPENTERIA INTERNA
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

Scala 1:50



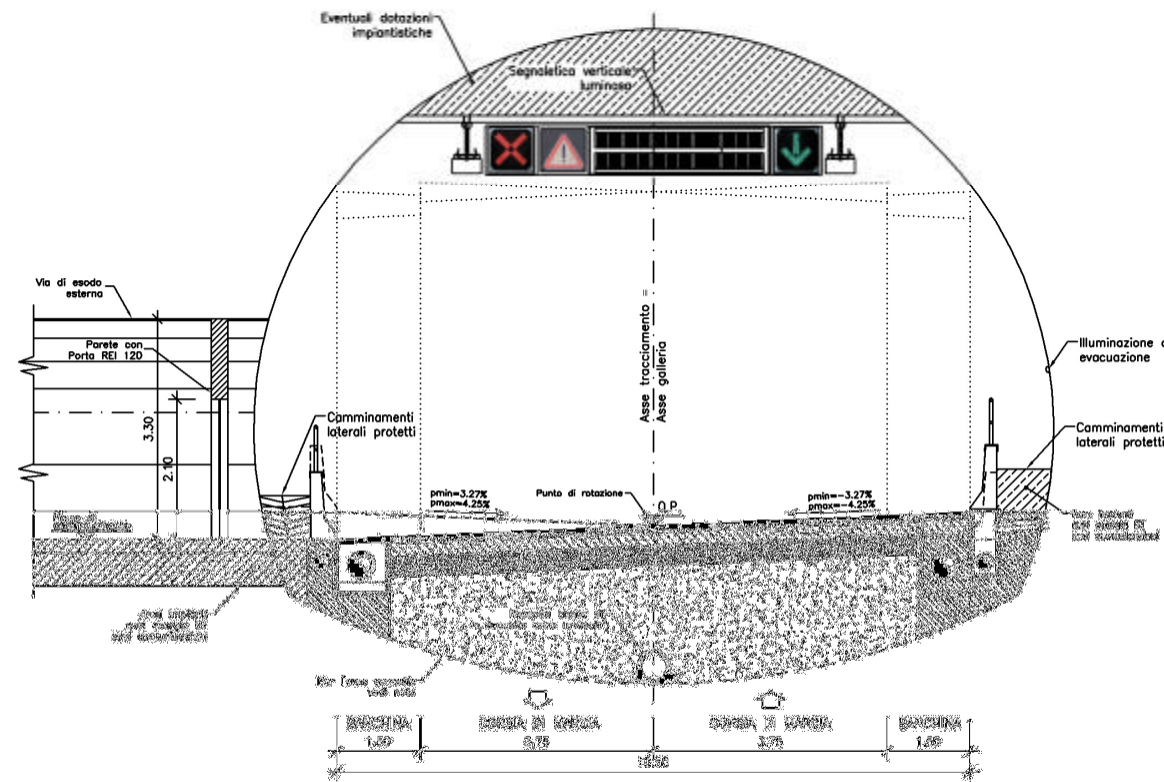
CUNICOLO DI ESODO
CARPENTERIA INTERNA
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

Scala 1:25



SEZIONE TIPO
FUNZIONALE CORRENTE

Scala 1:50



ACCESSO AL CUNICOLO DI ESODO
PIANTA
FUNZIONALE CORRENTE

Scala 1:50

