



Regione Calabria

Assessorato

Sistema della logistica

Sistema portuale regionale

Sistema Gioia Tauro

Delega Piano Regionale dei Trasporti

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2016

vers. (K-5)

Documenti di riferimento:

- 1 - STUDIO DI FATTIBILITÀ N°18 “ADEGUAMENTO SISTEMA PORTUALITÀ TURISTICA DELLA CALABRIA”, 2002
- 2 - LIBRO BIANCO SUI TRASPORTI, 2011
- 3 - PIANO NAZIONALE STRATEGICO PORTUALITÀ E LOGISTICA, 2015
- 4 - MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ CALABRESE, 2011
- 5 - PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE - LINEE GUIDA, 2013
- 6 - EUROPEAN INNOVATION PARTNERSHIP ON SMART CITIES AND COMMUNITIES - “STRATEGIC IMPLEMENTATION PLAN” & “OPERATIONAL IMPLEMENTATION PLAN: FIRST PUBLIC DRAFT”, 2015
- 7 - PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA 2001
- 8 - REGOLAMENTO UE N. 1315, 2013
- 9 - REGOLAMENTO UE N. 1316, 2013
- 10 - DECRETO LEGISLATIVO N°228 DEL 29 DICEMBRE 2011
- 11 - LINEE GUIDA PER IL PIANO GENERALE DELLA MOBILITA' MIT 2007
- 12 - CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016 TRA MINISTERO TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA 2014
- 13 - PIANO PLURIENNALE ANAS 2015-2019 CONTRATTO DI PROGRAMMA 2015 E DELIBERA CIPE N.63/2015
- 14 - LEGGE REGIONALE CALABRIA N.35/2015 NORME PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- 15 - LINEE GUIDA DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DELIBERAZIONE DI GIUNTA N. 286/2013
- 16 - ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO ANNO 2010
- 17 - PIANO NAZIONALE AEROPORTI – D.P.R. N.210 DEL 17 SETTEMBRE 2015
- 18 - PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI, D.L.N.151 DEL 10/04/1981, “LEGGE QUADRO PER L’ORDINAMENTO, LA RISTRUTTURAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI – ANNO 1981
- 19 - GUIDE TO COST BENEFIT-ANALYSIS OF INVESTMENT PROJECTS – ANNO 2014

di mobilità. Occorre considerare che le forme di pendolarismo giornaliero e settimanale su distanze medio-lunghe sono un fenomeno particolarmente evidente nelle macro aree urbane e sono, in gran parte, effetto delle scelte di localizzazione delle espansioni residenziali di "corona", prive di una correlata politica di miglioramento della mobilità e dell'adeguamento delle infrastrutture esistenti. Nel caso della pianificazione di area vasta, occorre approfondire il tema relativo alla diversità dei soggetti competenti in tema di mobilità, non necessariamente solo pubblici, che appaiono doversi formare per "aggregazione" intorno al problema della mobilità stessa.

Dovrà essere monitorato il raggiungimento degli obiettivi gestionali e predisposto successivamente un regolamento nel quale siano indicate le modalità e le procedure di accesso, valutazione, concessione ed erogazione di finanziamenti, i parametri e le valutazioni di merito. A tal fine l'Amministrazione centrale dovrà dotarsi di un ufficio per la valutazione e il successivo monitoraggio dei PUM.

8.2 Linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti

Al fine di promuovere un effettivo rinnovamento nelle modalità di predisposizione dei Piani Regionali dei Trasporti (PRT), di assicurare il massimo di coordinamento con le scelte del PGT, di consentire una chiara confrontabilità tra le proposte dei vari PRT, sono state indicate le linee guida per la redazione e la gestione dei PRT stessi. Ciò in quanto l'unitarietà fisica e funzionale del sistema dei trasporti consiglia, in sede di programmazione, coerenza di obiettivi, di vincoli e di strategie su tutto il territorio nazionale. La mobilità locale, infatti, si svolge in parte su infrastrutture, quelle di interesse nazionale, per le quali le scelte di intervento rimangono in carico allo Stato, e in parte su infrastrutture, di preminente interesse regionale, per le quali le scelte vengono demandate alle Regioni. Diventa quindi essenziale che i PRT vengano predisposti in stretto coordinamento con il PGT, nella sua dimensione dinamica di piano-processo.

Piani Regionali dei Trasporti come progetti di sistema

E' fondamentale che i Piani Regionali non vengano più intesi come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, ma si configurino come "progetti di sistema" con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

Il PGT indica obiettivi, vincoli, metodologie e strategie

Gli obiettivi diretti sono:

- garantire accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio di riferimento, anche se con livelli di servizio differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone;
- rendere minimo il costo generalizzato della mobilità individuale e collettiva;

- assicurare elevata affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in particolare nelle aree a rischio;
- contribuire al raggiungimento degli obiettivi di Kyoto;
- garantire mobilità alle persone con ridotte capacità motorie e con handicap fisici.

Obiettivi indiretti sono:

- ridurre gli attuali livelli di inquinamento;
- proteggere il paesaggio e il patrimonio archeologico, storico e architettonico;
- contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale.

Nel perseguire questo sistema di obiettivi, i piani locali di trasporto debbono rispettare i vincoli derivanti da direttive europee e da leggi nazionali, in particolare i vincoli di budget imposti da scelte del governo centrale o dei governi regionali. Particolare attenzione va dedicata anche ai vincoli relativi all'inquinamento atmosferico.

Le principali strategie da adottare sono:

- strategie istituzionali che consistono nella promozione del coordinamento e dell'integrazione di competenze, nell'introduzione di procedure moderne di pianificazione ed istituzione di Enti e uffici specifici (uffici di Piano, osservatori sulla mobilità) e nell'attivazione di procedure di controllo sull'attuazione del piano;
- strategie gestionali che vanno adottate ai sensi del Decreto legislativo 400/99;
- strategie infrastrutturali che consistono nel riequilibrio della ripartizione della domanda tra le diverse modalità, sia per i passeggeri sia per le merci, nell'integrazione fra le diverse componenti del sistema (intermodalità), nella utilizzazione massima delle infrastrutture esistenti con il recupero di quelle divenute obsolete o sottoutilizzate.

Le Regioni devono innanzitutto produrre congiuntamente, attraverso la Conferenza Stato – Regioni, la costruzione di un quadro complessivo delle attese, cioè la chiara e concordata elencazione dei principi chiave dell'assetto trasportistico desiderato in termini di soglie di costo delle modalità di trasporto, di soglie tariffarie, di ubicazione strategica delle infrastrutture nodali, di realizzazione e mantenimento delle reti portanti, nonché di indicatori di sicurezza e ambientali.

La procedura per i finanziamenti da parte dello Stato dovrebbe quindi prevedere:

- la costituzione di un Fondo Unico per gli investimenti sulle infrastrutture di interesse regionale, dimensionato in un primo tempo sulla spesa storica;
- la ripartizione del fondo tra le Regioni, secondo i parametri da

Fondo Unico per i finanziamenti da parte dello Stato

- stabilire in sede di Conferenza Stato-Regioni, in base a metodologie che tengano conto delle strategie di riallineamento della qualità dei trasporti a livello nazionale;
- la predisposizione da parte delle Regioni degli studi di fattibilità relativi a singoli investimenti, nei quali è definito il piano finanziario e quindi la copertura dei costi.