



Assessorato
Sistema della Logistica
Sistema Portuale Regionale
Sistema Gioia Tauro
Delega Piano Regionale dei Trasporti

Dipartimento N. 6
Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità
Settore N. 12
Infrastrutture di Trasporto
Settore N. 13
Sistema della Logistica

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Proposta Definitiva

- 1. Una nuova visione del Sistema Mobilità
Passeggeri e Merci della Calabria*
- 2. Il settore dei trasporti e della logistica in
Calabria*
- 3. Prospettive future ed obiettivi di Piano*
- 4. Proposte di obiettivi, azioni e misure per il
sistema di mobilità della Calabria**

Appendici

Dicembre 2016

4. Proposta di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria

Obiettivo 1: Formazione, ricerca, informazione e innovazione

Azione 1: Misure per incentivare la formazione, la ricerca di base e applicata, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica

1.1 Formazione scolastica

Misure per la promozione della formazione per la scuola primaria e secondaria, nei campi dei trasporti e della logistica, mediante specializzazione dei processi didattici rispetto alle tematiche che interconnettono la storia e la geografia della Calabria con il sistema mare, a partire dalle relazioni più importanti: magna grecia con archeologia marittima, letteratura e saggistica; dai bizantini ai normanni con percorsi culturali estensione della via francigena e itinerari religiosi; il mediterraneo oggi con letteratura dei paesi mediterranei, condizioni di vita e di lavoro, migrazioni e processi di sviluppo locale, programmi di cooperazione.

Attivazione di processi di alternanza scuola-lavoro in tutti i settori di interazione con: l'ingegneria dei trasporti e della logistica, del mare, dei porti, dei retro porti; l'economia del mare; l'ingegneria e l'economia delle aree industriali collegate.

Visite per le scuole di ogni ordine e grado agli impianti portuali.

Visite per le scuole di ogni ordine e grado al sistema dei musei finalizzate, sia all'archeologia subacquea, sia a quanto riconducibile all'economia ed ingegneria del mare, alle connessioni della Calabria con il sistema mare: magna grecia con archeologia marittima, letteratura e saggistica; dai bizantini ai normanni con percorsi culturali estensione della via francigena e itinerari religiosi; il mediterraneo oggi con letteratura dei paesi mediterranei, condizioni di vita e di lavoro, migrazioni e processi di sviluppo locale, programmi di cooperazione.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 10 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.2 Formazione universitaria

Promozione della formazione universitaria nei corsi di studio dei vari livelli. I corsi di studio devono essere specifici di trasporti e/o logistica, incardinati nelle aree

dell'ingegneria e dell'economia.

La collaborazione deve avvenire con università e centri di ricerca aventi qualificazione di eccellenza nei settori di riferimento per le tematiche oggetto del presente piano secondo i criteri adottati dal Miur e dall'Anvur, ovvero secondo gli indici internazionali WoS e Scopus, con:

- attivazione di lauree e lauree magistrali, in ingegneria e/o economia dei trasporti e della logistica e delle attività connesse;
- attivazione di master universitari in ingegneria e/o economia, di primo e secondo livello, nei settori dei trasporti e della logistica, del mare e dei porti, per l'inserimento nel mondo del lavoro e per la riqualificazione delle conoscenze già acquisite;
- supporto a dottorati di ricerca nel settore dei trasporti e della logistica anche con riferimento agli ITS.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 1 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.3 Formazione permanente e rafforzamento capacità istituzionale

Promozione e finanziamento di programmi di formazione finalizzati al raggiungimento di obiettivi di massima competenza, da parte del personale dell'ente Regione e degli enti locali, dell'AP (o della istituenda AdSP), delle aziende di trasporto, delle aziende di logistica, nelle aree tecniche, economiche ed amministrative di riferimento per il PRT, anche in relazione alle più recenti tecnologie dell'informazione. I programmi devono essere svolti con Dipartimenti universitari (o con docenti e ricercatori provenienti da differenti dipartimenti universitari) aventi qualificazione di eccellenza riconosciuta da organismi nazionali Miur - Anvur (VQR 2004-2010, posizione verde o blu o VQR 2011-2014 con posizione nel primo quarto della classifica nazionale) e/o sulla base degli indici internazionali WoS e Scopus, con:

- attivazione di master finalizzati al personale in ruolo in enti pubblici e/o privati, da finanziare mediante le risorse previste dall'Obiettivo Tematico 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020;
- attivazione di crediti professionalizzanti concordati con gli ordini professionali.

1.4 Sviluppo della Ricerca

Promozione della ricerca di base e della ricerca applicata nei settori dei trasporti e/o della logistica e nei settori direttamente connessi collaborando con università e centri di ricerca aventi qualificazione di eccellenza nei settori di riferimento per le tematiche oggetto del presente piano secondo i criteri adottati dal Miur ed implementati dall'Anvur (VQR 2004-2010, posizione verde o blu ed eventualmente VQR 2011-2014 quando disponibile), e secondo gli indici internazionali Wos e Scopus con sviluppo di Ricerca finalizzata a specifiche esigenze della Regione, con Progetti di Ricerca di Rilevante Interesse coordinati dalla Regione.

Sviluppo di ricerca finalizzata a incrementare conoscenze nel settore trasporti e logistica, connesse alle realtà industriali del settore presenti in Calabria.

Attivazione di percorsi a tripla elica, che coinvolgono le Amministrazioni pubbliche, le Università ed i centri di ricerca, le industrie, sviluppando, attraverso le opportune sinergie, innovazioni di prodotto e di processo.

Supporto ai gruppi di ricerca delle università e dei centri di ricerca calabresi per la partecipazione ai programmi europei (Horizon) sia da coordinatori che da partecipanti, nell'ambito di specifiche sinergie con Università e Centri di Ricerca di riferimento nazionale ed internazionale.

Finanziamento di progetti di ricerca: che abbiano avuto giudizio positivo in Horizon o PRIN_MIUR e che non siano stati finanziati per limiti di risorse UE o nazionali; da cui possa essere estrapolata la parte relativa alla Calabria; che facciano capo ad Università, Enti di Ricerca, aziende pubbliche e/o private con almeno una sede in Calabria al momento dell'attribuzione del finanziamento regionale.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 1 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.5 Strategia per lo sviluppo omogeneo interno regionale dell'informatica e della telematica in linea con l'architettura nazionale e UE

Incentivazione di un approccio omogeneo nel settore dell'informatizzazione:

- della logistica, anche in relazione alla Piattaforma Logistica Nazionale;
- del trasporto pubblico locale;
- del trasporto collettivo nelle nuove forme (a chiamata, shared,...);
- del trasporto individuale.

Tutti i progetti sviluppati in Calabria, ed in particolare quelli che si sviluppano con il supporto della Regione Calabria, devono essere integrati e pienamente definiti

nell'ambito dell'Architettura europea Karen e di quella italiana Artist nelle versioni più avanzate rilasciate e disponibili.

Promozione dell'integrazione con i sistemi nazionali ed europei per:

- sistemi di informazione e navigazione del veicolo (In Vehicle Navigation Systems - IVNS)
 - Sistemi di gestione del traffico e della mobilità (Advanced Traffic Management Systems - ATMS)
 - Sistemi di informazione avanzata all'utenza (Advanced Traveller Information Systems - ATIS)
 - Sistemi di controllo avanzato del veicolo (Advanced Vehicle Control Systems - AVCS)
- sistemi per il trasporto pubblico (Advanced Public Transport Systems - APTS)
- sistemi per il trasporto merci (Commercial Vehicle Operations - CVO)
- sistemi di gestione delle emergenze (Emergency Management Systems - EMS).

1.6 Strategie per lo sviluppo omogeneo con i sistemi esterni dell'informatica e della telematica ITS

Integrazione con le principali piattaforme nazionali: PLN (Piattaforma Logistica Nazionale); VTS (Vessel Traffic System) attraverso i sistemi PMIS (Port Management Information System) e MASM (Maritime Security Management); PIL (Piattaforma Integrata per la Logistica); AIDA con i riferimenti a MMA ed MMP; Piattaforma Panama di ANAS; Piattaforma Telematica dell'Albo dell'Autotrasporto.

Attivazione di una Piattaforma Logistica Regionale che declini le funzioni della PLN rispondendo alle particolari esigenze regionali.

Sviluppo dei sistemi ITS nell'ambito dell'accordo di partenariato 2014-2020 con riferimento agli obiettivi tematici 4 (transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio) e 7 (promozione dei sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature di rete).

Promozione di una smart mobility regionale, in stretto collegamento con quella nazionale, con misure specifiche relative a: sviluppo smart dei principali nodi di trasporto; aree urbane come nodi della rete (urban community system); integrazione del sistema portuale; applicazioni dei servizi di Galileo; supporto all'estensione di ERTMS; individuazione di indicatori di prestazione per specificare i singoli livelli di servizio di ognuna delle attività su cui basare i piani di settore; implementazione di tecnologie ITS per la sicurezza stradale.

Promozione tra gli automobilisti della diffusione di sistemi cooperativi ITS basati sulle

connessioni fornite dalla telefonia cellulare per incentivare la guida sicura (SAFE-DRIVE) ed il contenimento dei consumi energetici (ECO-DRIVE).

Promozione di campagne per il non uso dei telefoni cellulari alla guida, anche in connessione con le analisi dei dati nazionali incidenti ACI-ISTAT per il 2015.

1.7 Internazionalizzazione della Formazione

Promozione di programmi formativi (Erasmus plus, ecc.) su temi PRT per l'acquisizione di conoscenze e competenze di studenti calabresi in altre Università o in altri centri di ricerca o in società pubbliche o private, italiane o straniere.

Promozione di programmi formativi su temi PRT per il trasferimento di conoscenze e competenze di studenti italiani, provenienti da altre Regioni, o stranieri provenienti da altri Paesi con particolare priorità agli studenti dei Paesi appartenenti alla Union per la Mediterranée.

Attivazione di un Campus del Mediterraneo interuniversitario su temi PRT per studenti stranieri con particolare riferimento a quelli provenienti dall'Area del Mediterraneo, in coordinamento con il centro di ricerche di cui all'azione 6, in una struttura di priorità regionale (es. ex CIAPI di Reggio).

Attivazione di programmi estivi formativi specifici su temi PRT nelle Università calabresi, con l'utilizzo delle strutture universitarie residenziali.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.8 Strategia Specializzazione

La Smart Specialisation Strategy (S3) è uno degli strumenti previsti dalla Strategia Europa 2020 e costituisce condizionalità ex-ante per l'accesso ai fondi di finanziamento FESR della programmazione comunitaria 2014-2020 dedicati alla ricerca e innovazione, pur avendo impatti sull'intera programmazione dei fondi SIE. La S3 Calabria include la logistica fra le otto aree di innovazione. Per la sua caratteristica fondante la logistica si relaziona sia come soggetto fornitore che come soggetto fruitore, con le altre aree S3, e diviene, insieme con i trasporti uno degli elementi principali della evoluzione della S3, come verificato dal processo di confronto attivato con le realtà locali. Da questo processo emergono segnali importanti: da una parte quelli che sostengono l'integrazione lungo le filiere manifatturiere, con particolare rilievo per quella agroalimentare e per le esperienze più avanzate di quella metalmeccanica, e dall'altra la centralità dell'area di Gioia Tauro,

anche al fine di sostenere altre opportunità di innovazione sul territorio regionale.

La S3 Calabria permette l'attivazione di un ampio ventaglio di strumenti per l'innovazione e per l'innalzamento della conoscenza interna ed esterna, attraverso l'avvio di una piattaforma tematica regionale, progetti di ricerca e innovazione, attrazione di operatori, formazione nelle aziende e di figure specialistiche, al fine di un trasferimento del know – how, a supporto anche delle p.m.i.

Ciò permette di identificare strategie di specializzazione territoriale che puntino alla sinergia delle aree di innovazione della S3 in una zona territoriale ben definita: il caso test che si persegue nel Piano dei Trasporti è quello del territorio del porto e del retroporto di Gioia Tauro, anche in relazione all'obiettivo 6.

1.9 Sviluppo dell'innovazione di prodotto e di processo nei trasporti e nella logistica e dell'innovazione nell'integrazione

Incentivazione dell'innovazione di prodotto con particolare attenzione all'ingegnerizzazione dei prototipi.

Incentivazione dell'innovazione di processo con trasformazione in processi lean manufacturing, estendibili a larg (lean agile resilient green), ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, dei tradizionali processi, e quindi con una riprogettazione e implementazione delle supply chain interne.

Incentivazione della contaminazione tra ricerca teorica, applicata e produzione, con gli obiettivi da una parte di trasformare la ricerca in realtà prototipali e quindi in produzioni e dall'altra di inserire nelle ricerche i processi e i prodotti con costi significativi per trasporto e logistica, che quindi possono beneficiare nel valore finale di forti innovazioni. Ciò con particolare riferimento all'agroindustria e alla metalmeccanica avanzata, in tutti i suoi segmenti, dal transport manufacturing, alla metalmeccanica di supporto all'agroalimentare, all'energetica.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 3 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.10 Sviluppo delle scienze umanistiche

Sviluppo delle scienze umanistiche in relazione ai trasporti, alla logistica, all'economia e alla ingegneria del mare, all'archeologia subacquea, predisponendo un sistema di interventi che permetta di sviluppare e diffondere la conoscenza nel settore. Nell'ambito del sistema coordinato devono essere promosse adeguate iniziative in

differenti campi, dapprima in forma pilota, del tipo: cfu nei settori del diritto dei trasporti, della storia dei trasporti e della logistica, .. ; integrazioni di percorsi museali tra i musei della Calabria sul tema dell'archeologia subacquea -dalle tipologie di rilievo a quelle di recupero e restauro - e dell'economia ed ingegneria del mare relativa alla magna grecia -dai porti, alle navi, ai commerci-; fiera/festival/giornata del libro trasporti in senso ampio dalla storia ai viaggi.

Sviluppo di riflessioni sull'identità culturale, a partire dalla natura della popolazione calabrese, con mescolanze e sovrapposizioni di differenti traiettorie culturali, da greci di Calabria e popoli italici in poi, e dal rapporto con il territorio, allo stesso tempo marittimo e montano, che, nella sua diversità, deve essere inteso come elemento dialettico di costruttivo confronto e di arricchimento.

Obiettivo 2: Aree Urbane

Azione 2: Misure per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane

2.1 Trasporto Pubblico in sede protetta

Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:

- gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana, con riferimento anche al recente avviso pubblico per l'affidamento dei servizi di TPL ed ai vincoli imposti dal MEF e dal MIT;
- istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali;
- infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti ed in corso di realizzazione, (3) implementazione prioritaria di sistemi vincolati (metrotramvia), secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano - suburbano, laddove integrabili alle reti ferroviarie esistenti, al fine di limitare i trasbordi e le rotture di carico in area urbana e suburbana, in sede riservata, adeguati alle realtà di medie dimensioni, favorendo lo sviluppo del sistema regionale su ferro; (4) implementazione di sistemi in sede riservata e/o protetta di nuova generazione di ridotto impatto infrastrutturale, adeguati alle realtà di medie dimensioni, internalizzando le migliori esperienze europee dal BHLS (Bus with High Level of Service) ai sistemi ancor più innovativi, secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano - suburbano; (5) analisi e studi di fattibilità di raccordi ferroviari con le dorsali ferroviarie attuali ed in corso di progettazione; (6) potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

Le misure devono essere finalizzate alla crescita in valore assoluto dell'offerta di servizi e della domanda ed alla crescita percentuale rispetto ai servizi in sede promiscua.

2.2 Trasporto Pubblico in sede promiscua

Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:

- gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana;
- istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, anche in riferimento ai servizi di trasporto a chiamata, di car sharing, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali;
- infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti ed in corso di realizzazione, implementazione di sistemi di prioritizzazione per i mezzi pubblici nelle reti urbane anche tramite progetti pilota; potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

2.3 Trasporto individuale motorizzato

Misure per il trasporto privato delle persone, con l'integrazione di modi e servizi, al fine di modificare le percentuali modali, con disincentivazione delle auto private singolo utente, con:

- strategie delle differenti classi in relazione alla sicurezza stradale, con approccio "zero vittime" al 2050;
- supporto allo sviluppo di uso collettivo delle auto, con azioni relative alla condivisione dell'autovettura nel tempo (es. auto non di proprietà) e nello spazio (car pooling, auto di proprietà);
- attenzione specifica ai percorsi casa-scuola, in termini di quantità e qualità, con azioni relative alla condivisione;
- attenzione specifica ai percorsi ed ai nodi per i cittadini diversamente abili, anche in riferimento ai parcheggi.

2.4 Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate

Sviluppare azioni integrate per l'attivazione e l'ampliamento delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato (controllo della domanda), delle zone 30 (controllo dell'offerta), delle green zone (Action Plan on Urban Mobility) e delle low emission

zones (Sustainable Urban Transport Plans), per favorire una rigenerazione ambientale e sociale della strada, soprattutto in ambito urbano.

Sostenere e proteggere i modi non motorizzati, e quindi piedi e bicicletta:

- per il modo piedi devono essere identificati differenti gradi di protezione, con attenzione specifica alle aree in prossimità degli edifici scolastici; nelle aree urbane devono essere realizzate reti pedonali senza interruzioni, provocate da autovetture e bus, incrementando la sicurezza e l'attrattività;
- per il modo bici devono essere identificati le differenti infrastrutture ciclabili (piste, corsie riservate e promiscue, itinerari turistici); deve essere supportato anche a scala urbana per le lunghe percorrenze, sia definendo e realizzando itinerari prioritari protetti, sia con misure di incentivo all'acquisto e/o la messa a disposizione delle biciclette;
- per il modo piedi ed il modo bici devono essere sviluppate piste e singoli percorsi pedonali e singole piste ciclabili, e, a tendere, sistemi di percorsi pedonali e di piste ciclabili, prestando particolare attenzione alla sicurezza; queste azioni sono da integrare direttamente con il TPL.

Prestare attenzione specifica ai percorsi ed ai nodi per i cittadini diversamente abili, sia nelle reti per il trasporto privato con attenzione ai parcheggi, sia nelle reti pedonali con attenzione alle caratteristiche del percorso che a quelle dei nodi, anche in termini di percorribilità e orientamento nello spazio.

Implementare specifici progetti pilota per i diversi segmenti di mobilità: pedoni, ciclisti, diversamente abili, bambini ed anziani, alunni e studenti, turisti e visitatori occasionali. Destinatari dei progetti pilota: Comuni, Città Metropolitane, Unioni e Fusioni di Comuni, specifici Enti.

La Regione si impegna a sostenere tutti gli interventi che si ispirano o si relazionano alle azioni individuate nell'Action Plan on Urban Mobility (Brussels, COM(2009), 490/5), sia promuovendo la diffusione dell'informazione sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione a tutti i bandi europei.

2.5 City logistics

Misure per la logistica urbana:

- regolamentazione dell'offerta:
 - regolamentazione degli orari di accesso,
 - regolamentazione degli accessi in riferimento alle dimensioni dei veicoli merci,

- regolamentazione dell'uso delle corsie preferenziali del trasporto pubblico locale,
- regolamentazione degli accessi delle aree più centrali con la predisposizione di un sistema di NDA (nearby delivery area - aree logistiche di prossimità),
- integrazione con il trasporto intermodale di lunga percorrenza per la raccolta/distribuzione delle merci urbane, con l'eventuale predisposizione di CDU (Centri Distribuzione Urbana);
- gestione della domanda
 - supporto alle politiche urbane finalizzate alla promozione di modelli innovativi basati sulla cooperazione tra gli attori coinvolti, e allo sviluppo di partnership locali pubbliche e private tra i vari attori,
 - razionalizzazione della distribuzione, con la massimizzazione dei carichi per veicolo e la minimizzazione dei veicoli complessivi;
- interventi infrastrutturali
 - potenziamento della distribuzione con l'uso di piazzole di sosta (a tendere in prenotazione),
 - predisposizione di CDU e NDA,
 - predisposizione di Pick-up Point a supporto dei nuovi modelli di acquisto on-line (e-commerce);
- impiego di ICT e ITS
 - supporto alle migliori pratiche che facciano uso di ITS per la gestione del traffico merci in area urbana;
- impiego di veicoli ecompatibili ed innovative:
 - potenziamento delle flotte di veicoli ad impatto zero,
 - regolamentazione degli accessi in riferimento alle caratteristiche prestazionali ambientali dei veicoli merci;
- interventi id collaborazione pubblico-privato;
- analisi e controllo di tutte le componenti della logistica urbana con attenzione alla logistica reverse in tutti i segmenti: dalle restituzioni alle altre fasi di recupero.

La Regione si impegna a sostenere tutti gli interventi che si ispirano e si relazionano alle azioni individuate nell'Action Plan on Urban Mobility (Brussels, COM(2009), 490/5) ed in particolare all'azione 19 - Urban Freight Transport, sia promuovendo la diffusione dell'informazione sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione a tutti i

bandi europei, sia con contributi specifici integrativi per i comuni che vincono bandi nazionali o europei integrativi, considerando le priorità ottenibili con gli interventi previsti dal POR per l'efficientamento energetico.

2.6 Misure per l'integrazione dei piani urbani, per la gerarchia delle reti e l'integrazione degli interventi

Misure per l'integrazione dei piani urbani tattici e strategici con i piani urbanistici e con i piani di sviluppo economico (piani commerciali, ...) *consentendo un continuo e reciproco adeguamento in un rapporto degerarchizzato anche se sempre rispettoso delle competenze istituzionali. Il criterio di cooperazione che è alla base dei rapporti Stato-Regioni e Regioni-Enti infraregionali è bene che sia esteso anche ai rapporti "orizzontali" tra settori "disciplinari" diversi, primi fra tutti l'assetto territoriale e lo sviluppo economico. Tra le attività di tali settori deve sussistere un analogo complesso di regole che superi i rigidi schemi gerarchici e renda praticabile un dialogo propositivo che conduca, per successive approssimazioni, all'assunzione di scelte coordinate. Si rafforza così l'interdipendenza tra sistema di trasporto e sistema socio-territoriale con il vantaggio di godere di tutte le sinergie che a questo coordinamento si accompagnano. La coerenza interna di questo processo a più autori, deve essere assicurata dal governo regionale che, con le proprie strutture tecniche e possibilmente, con un proprio Ufficio di Piano, deve analizzare tutti i documenti, verificandone la correttezza metodologica e la rispondenza alle linee generali contenute nel PRT (Fonte: PGTL, 2001).*

Nel lungo periodo si devono promuovere assetti territoriali congrui con il modo collettivo, combattere lo sprowl, per ridurre la necessità e la lunghezza degli spostamenti; deve essere valorizzato il transit oriented development ed il transit oriented design.

A partire dalle migliori esperienze italiane ed europee di intervento nella mobilità dei centri urbani è necessario:

- aggiornare strumenti quali le direttive per i PUT (GU 77 del 24/6/95), garantendo dapprima i pedoni, poi i ciclisti ed i mezzi pubblici, quindi la sosta ed infine la circolazione dei veicoli privati, mediante progetti pilota e sostegno alla gerarchizzazione delle reti;
- applicare le linee guida per i PSSU, emanate dal Ministero dei lavori pubblici;
- applicare le linee guida per le intersezioni stradali urbane;
- applicare le linee guida per gli ITS, in termini di ATIS, ..., anche in relazione all'azione 1;

- definire, approvare e implementare, a scala strategica, i PUM (Piani Urbani Mobilità) in relazione alla normativa ed alle best practice italiane, sviluppando pianificazione ed implementazione secondo la normativa e le indicazioni UE per i PUMS (Piani Urbani Mobilità Sostenibile), all'interno di cui devono trovare coordinamento tutte le misure indicate.

Tutti i piani che sono correlati con il Piano Regionale dei Trasporti devono prevedere una gerarchia delle reti che pone in posizione prioritaria la rete pedonale e, invertendo la gerarchia tradizionale, in ultimo la rete di trasporto privato, come di seguito:

1. Rete pedonale;
2. Rete ciclabile;
3. Rete di trasporto collettivo in sede riservata;
4. Rete di trasporto collettivo in sede promiscua;
5. Rete di trasporto privato.

La Regione si impegna a sostenere tutti gli interventi che si ispirano e si relazionano alle azioni individuate nel piano di azione sulla mobilità urbana (Action Plan on Urban, COM(2009), 490/5), sia promuovendo la diffusione dell'informazione sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione a tutti i bandi europei.

Per i Comuni che godono di finanziamenti per aree sovra-comunali (sistemi integrati per le aree urbane e sistemi integrati per le aree interne), è prevista l'elaborazione e l'adozione di strumenti per la pianificazione e la gestione della mobilità condivisi e integrati.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

2.7 Smart City

Promozione di strategie tese all'ottimizzazione e all'innovazione dei servizi, per realizzare città efficienti, inclusive, moderne e sostenibili, mediante l'impiego diffuso delle nuove tecnologie della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica.

Le strategie devono essere coerenti con quanto previsto dal SUTP (2007), che sintetizza le migliori soluzioni adottate in materia di trasporto urbano sostenibile in ambito europeo, e con l'APUM (2009), che propone azioni a breve e medio termine in materia di mobilità urbana.

La Regione potrà promuovere interventi coordinati e integrati a livello sociale, ambientale ed economico volti alla valorizzazione del capitale umano, alla riduzione

degli impatti ambientali e alla risoluzione delle emergenze ambientali ritenute prioritarie con i correlati benefici economici nelle città, al fine di migliorare la qualità della vita e soddisfare le esigenze di cittadini, imprese e istituzioni.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

2.8 Città Metropolitana

Applicazione coordinata con la città metropolitana di Reggio Calabria delle Misure previste dalla L. 56/2014 (e delle successive modifiche ed integrazioni) per le Città Metropolitane.

Sviluppo di quanto previsto dalla D.G.R. n. 403 del 13.10.2015 e dalla sua versione finale del Consiglio Regionale concernente "Approvazione accordo con la provincia di Reggio Calabria sul trasferimento delle funzioni ed approvazione del disegno di legge", di cui alla P.L. n.99/10 in materia di Città Metropolitana: *"... Nel rispetto del principio di leale collaborazione tra Enti, la Regione Calabria intende valorizzare la costituita Città Metropolitana di Reggio Calabria e, a tal fine, insieme al Comune ed alla Provincia di Reggio Calabria, concorda che le funzioni che in base alla L.R. n.14/2015 dovrebbero essere riassunti dalla Regione Calabria, restino in capo all'Ente..."*.

2.9 Area dello Stretto

Misure per la governance dell'Area dello Stretto.

Misure per lo sviluppo nel breve del TPL in relazione alle disposizioni previste ed applicate in altre regioni che si interfacciano tramite laghi, con l'estensione di quanto previsto per i servizi lacuali al braccio di mare, al fine di favorire l'utilizzo del trasporto collettivo rispetto a quello privato, nel rispetto della sostenibilità.

Misure per la messa a punto di un sistema ITS per l'attraversamento dello Stretto per i veicoli passeggeri e merci con attivazione di un progetto pilota. Lo stesso sistema, ancorché integrato, deve essere specificamente sviluppato per il traffico merci prevedendo l'interazione tra i veicoli la centrale operativa e le compagnie di navigazione che offrono servizi sullo Stretto, analogamente dovrà essere realizzato uno specifico studio per estendere le possibilità di attraversamento Calabria-Sicilia considerando altri porti delle due Regioni oltre quelli attualmente utilizzati.

Verifica delle opere infrastrutturali realizzate nell'ambito del "Decreto Stretto" e dei successivi aggiornamenti ed analisi delle opere non realizzate, di quelle non previste ma necessarie ed atte a definire un assetto valido a scala tattica. A tal fine deve essere

progettata una soluzione di sistema a valere nel contesto senza attraversamento stabile.

Interazione con il governo nazionale in merito allo sviluppo della decisionalità strategica relativa all'attraversamento, considerando esplicitamente tutti gli impatti sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Misure per lo sviluppo delle interazioni tra il sistema economico dei porti core di Gioia Tauro e di Augusta, insieme a misure specifiche per il sostegno allo sviluppo delle interazioni tra le relative città metropolitane di Reggio Calabria, Messina e Catania, con lo studio di specifiche soluzioni per lo sviluppo di un TPL terra-mare.

2.10 Unioni di Comuni e Fusioni di Comuni

Applicazione coordinata con le Unioni di Comuni delle misure previste dalla L. 56/2014 (e delle successive modifiche ed integrazioni) per le Unioni di Comuni.

Le misure devono essere sviluppate per le Unioni attive.

Le misure possono essere sviluppate su richiesta precisa dei Comuni facenti parte di Unioni in corso di attivazione.

Le misure possono essere altresì sviluppate per le conurbazioni di Comuni che pur senza proposta di Unione in corso ne facciano esplicita richiesta con delibera degli organi esecutivi dei singoli comuni.

Applicazione coordinata con le Fusioni di Comuni delle misure previste dalla L. 56/2014 (e delle successive modifiche ed integrazioni) per le Fusioni di Comuni.

Le misure possono essere sviluppate su richiesta precisa dei Comuni facenti parte di Fusioni in corso di attivazione.

Le misure possono essere altresì sviluppate per le conurbazioni di Comuni che pur senza proposta di Fusione in corso ne facciano esplicita richiesta con delibera degli organi esecutivi dei singoli comuni.

Obiettivo 3: Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale

Azione 3: Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie

3.1 Sistema dei trasporti regionale

Misure per l'integrazione delle funzioni economico-territoriali, presenti in forma diffusa sul territorio regionale attraverso l'uso prevalente del trasporto collettivo.

Realizzare efficaci collegamenti tra i centri urbani, le aree a vocazione industriale ed agricola, le aree a valenza paesistica, i nodi della rete di trasporto con valenza sovraregionale, tali da consentire elevati livelli di accessibilità a tutto il territorio regionale.

A livello regionale il ruolo portante deve essere assegnato al trasporto su ferro, nella prospettiva della realizzazione di una "metropolitana regionale", in grado di connettere i principali nodi della regione con tempi di percorrenza e frequenze adeguate, realizzando una sorta di grande 8. Le aree urbane a nord (Cosenza/Rende), a sud (Reggio Calabria) e le intersezioni (Lamezia Terme, Catanzaro) del grande 8 ed i sistemi urbani di Vibo Valentia e Crotona costituiscono i nodi di I e II livello previsti dall'art. 8 della L.R. n. 35/2015.

Realizzazione di una *Metropolitana regionale del mare*, un sistema di collegamenti marittimi a supporto dell'offerta turistica legata alla fruizione del patrimonio naturalistico-ambientale e storico-culturale del territorio regionale.

3.2 Sistema di trasporto ferroviario

Il sistema di trasporto ferroviario si basa sull'infrastruttura del grande 8 di cui al punto 3.1, sulla quale devono essere eliminati tutti i punti di criticità (rallentamenti dovuti alla geometria, mancanza di possibilità di incrocio, mancanza di sottopassi pedonali e sottovia, inadeguata capacità delle stazioni, insicurezza dei tracciati, impossibilità di realizzare instradamenti diretti ecc.). Ad esso si aggiungono le altre linee della rete nazionale e le linee della rete regionale a scartamento ridotto.

Avviare una analisi sistematica del ruolo di tutti i tracciati ferroviari sottoutilizzati o dismessi, verificando, in relazione agli obiettivi di sostenibilità, specifiche azioni di recupero con mantenimento, potenziamento e rilancio, trasformazione, ciò anche rispetto alle collocazioni territoriali ed all'organizzazione in sistemi omogenei di trasporto al servizio di territori omogenei, come ad esempio la Piana di Gioia Tauro. A

tal scopo verranno particolarmente studiate e messe in pratica azioni di riqualificazione che conducano alla valorizzazione di sistemi di mobilità a basso impatto ambientale e funzionali al turismo e che portino alla valorizzazione dei sistemi economici, culturali locali, anche in relazione alla misura 4.8.

Rinnovo del materiale rotabile ferroviario che, innanzitutto dovrà presentare caratteristiche generali di qualità e comfort di viaggio idonee alla tipologia di servizio svolto, e una capacità di posti a sedere tale da consentire di evitare il ricorso complementare al trasporto su gomma sugli stessi itinerari e da rendere economicamente sostenibile l'esercizio ferroviario. Esso inoltre dovrà possedere caratteristiche dinamiche e prestazionali, atte a garantire velocità di marcia elevate anche nei tronchi della rete regionale che presentano livelli elevati di tortuosità. In tal modo potrà essere garantito subito un incremento di qualità nei tempi e nelle frequenze con la sola immissione di nuovo materiale rotabile, nelle more delle realizzazioni infrastrutturali, con particolare riferimento ai tratti di linea con maggiori limitazioni.

Rinnovo e recupero del materiale rotabile ferroviario storico, dei diversi scartamenti, per l'esercizio turistico delle linee storiche e dei percorsi turistici sulle linee attuali.

3.3 Sistema di trasporto su gomma

Il trasporto su gomma, opportunamente integrato con il trasporto ferroviario, manterrà un ruolo insostituibile, sia per le estese zone della regione non servite o servibili (sia in relazione all'offerta che in relazione alla domanda) dal trasporto ferroviario, sia per la adduzione ai nodi del trasporto ferroviario.

Il trasporto su gomma dovrà essere sviluppato sia attraverso servizi tradizionali, sia attraverso servizi innovativi, come ad esempio i servizi di trasporto a chiamata, soprattutto in relazione al collegamento delle aree interne a domanda debole e delle aree vallive a elevata valenza paesaggistica.

I servizi di tipo innovativo, attualmente non presenti nel territorio regionale, vengono normati con specifiche delibere di giunta regionale che ne permettano l'attivazione nelle diverse realtà, proponendosi quindi come casi test da valutare nei risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prefissi.

3.4 Sistemi di trasporto non motorizzati

I sistemi di trasporto non motorizzati hanno una valenza sia come sistema di accesso/egresso al sistema del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma, sia come

autonomo sistema di trasporto, soprattutto con riferimento alla valenza turistica e all'accessibilità alle aree protette del territorio regionale.

Nella prima accezione tali sistemi devono essere potenziati attraverso la connessione della rete dei percorsi pedonali e ciclabili con le fermate del sistema di trasporto collettivo e soprattutto con i principali nodi. Devono essere promossi la possibilità del trasporto della bicicletta sui mezzi pubblici, ove possibile, e il bike sharing.

Nella seconda accezione tali percorsi devono essere messi a sistema, oltre che potenziati, con il fine della costituzione di una unica rete regionale della mobilità non motorizzata, in coerenza con quanto previsto dal QTR/P (rif. QTR/P mobilità lenta o dolce), allo scopo di *strutturare un sistema di percorsi, attraverso il recupero e la riqualificazione di sentieri escursionistici, di tratte ferroviarie dismesse (e non più riattivabili), di strade rurali minori e percorsi storici, di realizzare piste ciclabili, ippovie ed itinerari di lunga percorrenza, da integrare con gli ambiti della Rete Polivalente e i principali nodi della mobilità regionale e locale. Per la strutturazione a sistema della rete regionale della mobilità dolce sono individuati i seguenti progetti specifici:*

- *Itinerario ciclabile regionale;*
- *Rete sentieristica regionale;*
- *Metropolitana regionale del mare;*
- *Strade-paesaggio.*

Il sistema regionale della mobilità non motorizzata comprensivo degli itinerari religiosi deve essere connesso in ciascuna delle reti componenti alle relative reti nazionali e internazionali.

La rete regionale ciclabile deve essere pienamente integrata con la rete europea e con la rete nazionale nelle parti che interessano la Calabria. La base di riferimento per lo sviluppo della rete ciclabile regionale è rappresentato dalla Ciclovia della Magna Grecia.

Il sistema regionale della mobilità non motorizzata deve essere pienamente integrato con la rete dei porti, intesi come porte di accesso al territorio vicino per la fruizione dei beni culturali ed ed ambientali.

Lo sviluppo di progetti specifici per la singola rete o per l'interazione tra le reti può essere organizzato sulla base di piani e programmi stralcio.

3.5 Nodi principali di interscambio

I nodi principali di accesso/egresso al trasporto passeggeri di scala nazionale (aeroporti previsti nel Piano nazionale, porti delle reti *Core* e *Comprehensive*, stazioni ferroviarie

dove effettua la fermata un numero significativo di treni nazionali, indicativamente pari a 5 coppie) devono essere attrezzati come nodi di interscambio.

I nodi principali individuati nella rete del trasporto pubblico locale devono essere attrezzati per l'interscambio modale, sia fra i modi collettivi di trasporto, sia fra i modi individuali e i modi collettivi per consentire all'utenza di effettuare lo spostamento con entrambe le modalità. Essi inoltre devono preferibilmente essere attrezzati con servizi di diverso tipo per diventare un polo di attrazione.

In particolare deve essere promosso il ruolo del nodo stazione come riferimento per il sistema territoriale, in cui si offrono servizi al viaggiatore ed all'esterno, così da catalizzare una elevata frequentazione. Le stazioni, che costituiscono l'interfaccia tra il trasporto su ferro e le altre modalità di trasporto, motorizzate (modi individuali e collettivi) e non (piedi, bici), dovranno presentare elevati livelli di accessibilità e favorire l'interscambio modale (percorsi pedonali e ciclabili sicuri, terminal per i bus, parcheggi di interscambio). Creare le condizioni per rimuovere la marginalità territoriale delle stazioni, attraverso programmi di riqualificazione urbanistica. La sicurezza dei viaggiatori dovrà essere assicurata con le migliori pratiche. La qualità dei servizi dovrà costituire un indicatore per i contributi, evitando le inutili sovrapposizioni.

La localizzazione dei parcheggi di scambio e delle autostazioni deve essere prevista in adiacenza alle stazioni ferroviarie, con un percorso pedonale facilmente identificabile e protetto. In considerazione del fatto che le stazioni sono spesso localizzate nelle zone centrali delle aree urbane, ne deve essere garantita una agevole accessibilità mediante corsie preferenziali e devono essere stabilite regole tariffarie per i parcheggi di scambio che ne favoriscano l'uso combinato con il trasporto pubblico locale e ne penalizzino l'uso come parcheggio di destinazione.

3.6 Integrazione delle politiche regionali e urbane per il TPL

Le politiche delle aree urbane, con particolare riferimento alle politiche sull'uso del territorio e sulla viabilità, hanno un impatto rilevante sui servizi di trasporto pubblico locale, non solo urbani ma anche extraurbani.

Devono essere favorite le politiche che consentono l'incremento della velocità commerciale, principalmente attraverso l'utilizzo di corsie riservate e semafori intelligenti. Devono essere altresì favorite le corrette localizzazioni delle autostazioni, attraverso il giusto trade off fra accessibilità dalla rete extraurbana e prossimità ai poli attrattori, dotandole di adeguati parcheggi di scambio. Devono essere promosse le politiche di disincentivo del trasporto individuale motorizzato.

Dove la concentrazione della domanda non consente un facile raggiungimento dell'equilibrio economico, vanno sperimentati e utilizzati i servizi di tipo innovativo, attualmente non presenti nel territorio regionale. Essi possono essere regolati in un primo periodo transitorio con specifiche delibere di giunta regionale (in conformità all'art. 23 della Legge regionale n. 35/2015) che ne permettano l'attivazione nelle diverse realtà, proponendosi quindi come casi test da valutare nei risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prefissi.

3.7 Politiche tariffarie e integrazione tariffaria

L'individuazione delle tariffe ottimali per i servizi di trasporto pubblico locale deve tenere conto dell'obiettivo di massimizzare il rapporto fra ricavi tariffari e costi del servizio e, nello stesso tempo, dell'obiettivo di massimizzare il numero di passeggeri che si serve dei servizi di trasporto pubblico locale, in conformità a quanto previsto dal legislatore nazionale. Riequilibrare il costo degli abbonamenti e dei biglietti nei casi in cui l'eccessivo costo della prima tipologia è a svantaggio della fidelizzazione dell'utenza.

Integrazione tariffaria e realizzazione di sistemi ITS strettamente correlati a supporto della bigliettazione, sia per le soluzioni di smart ticketing a vantaggio dell'utenza sia per la possibilità di un monitoraggio esaustivo dei flussi di traffico.

Nell'ambito delle previsioni dell'articolo 7 della Legge regionale n. 35/2015, dovranno essere attuate idonee misure di agevolazione tariffaria con la doppia finalità sociale e di incentivo all'uso del trasporto collettivo.

3.8 Sistemi informativi e informazione all'utenza

Messa in funzione di un sistema informativo unico regionale sul trasporto pubblico locale, che funzioni da journey planner con informazioni in tempo reale sui servizi. Tale sistema deve essere integrato con soluzioni di smart ticketing e con la gestione dei reclami dell'utenza. Il sistema deve fornire informazioni all'utenza anche in merito ai servizi di trasporto nazionali e urbani. Il sistema informativo deve essere sviluppato sulla base di quanto previsto nell'azione 1.

L'informazione all'utenza dovrà inoltre essere erogata anche con altri canali (web, social, stampa) ed essere accompagnata da azioni di marketing che, attraverso una corretta informazione delle possibilità offerte all'utenza, rendano note e quindi veramente efficaci le iniziative intraprese.

Misure per il supporto alla ricerca ed alla relativa sperimentazione per i sistemi

informativi che forniscano informazione all'utenza. Il supporto viene fornito ai gruppi di eccellenza definiti secondo i criteri di cui alla misura 1.4.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli obiettivi tematici 1 e 3 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

3.9 Governance del sistema del trasporto pubblico locale e partecipazione dell'utenza

Per la gestione delle politiche regionali, anche in relazione a quanto previsto dagli articoli 11 e 13 della Legge regionale n. 35/2015, è necessario rafforzare il sistema di governance regionale. Dovranno essere assicurate adeguate e qualificate risorse umane (e finanziarie) all'Autorità Regionale dei Trasporti, all'Agenzia Reti e Mobilità, all'Osservatorio della Mobilità.

Il processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto collettivo dovrà basarsi su un monitoraggio capillare e tempestivo dello stesso sistema, grazie anche al sistema informativo, in maniera da individuare le strategie di azione migliori e di avere un rapido feedback per ogni azione intrapresa, per poter modificare le strategie adottate. Nello stesso tempo gli aspetti amministrativi devono essere curati nel migliore dei modi sia per garantire l'effettivo controllo del sistema, attraverso le opportune leve contrattuali, sia per garantire la possibilità di concreta attuazione delle azioni strategiche disegnate, senza che vi sia un freno burocratico alle stesse.

L'individuazione delle strategie del trasporto pubblico locale deve prevedere lo stretto coinvolgimento dell'utenza, fermo restando che il potere decisionale in un sistema complesso come quello del trasporto collettivo deve restare in capo al decisore pubblico, attraverso l'approccio partecipativo del living lab.

3.10 Sistema dei parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, delle aree vallive e delle aree lacuali

Misure per la messa a sistema dei parchi regionali, delle riserve e delle aree marine protette, dei siti Rete Natura 2000, delle altre aree protette, delle aree vallive e lacuali a elevata valenza paesaggistica, a partire da azioni di controllo e di indirizzo verso un processo corretto di aggregazione e coesione e dal miglioramento delle infrastrutture, della mobilità e dei servizi, al fine di favorire l'accessibilità esterna per consentire la fruibilità del patrimonio e lo sviluppo turistico.

La costituzione di una rete dei beni culturali della regione deve garantire forme di integrazione fra i diversi tematismi (natura, patrimonio architettonico, tradizioni

culturali, enogastronomia), che concorrono assieme a promuovere riflessioni sull'identità della storia e della cultura della Calabria.

Misure per l'attivazione di servizi di trasporto collettivo dedicati per la fruizione del sistema di parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, dei siti Rete Natura 2000, delle altre aree protette, delle aree vallive e lacuali.

Sono consentiti i servizi di trasporto collettivo nelle aree lacuali, fermo restando il rispetto delle norme vigenti.

Messa in sicurezza delle infrastrutture di accesso e di collegamento al sistema dei parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, dei siti Rete Natura 2000, delle altre aree protette e delle aree vallive.

Realizzazione di infrastrutture funicolari per l'accesso non invasivo, concordate con Enti Parchi, sul modello dei sistemi integrati alpini.

Particolare attenzione sarà data all'accesso per i cittadini diversamente abili, sia nelle reti per il trasporto privato con attenzione ai parcheggi, sia nelle reti del trasporto collettivo, sia nelle reti pedonali con attenzione alle caratteristiche del percorso e a quelle dei nodi.

Sviluppo e potenziamento della sentieristica, con la messa a sistema degli itinerari esistenti e la riqualificazione e l'ampliamento della rete di Sentiero Italia, con il coinvolgimento delle associazioni interessate (e.g. CAI - Club Alpino Italiano).

Misure per lo sviluppo della navigazione da diporto sulle aree lacuali.

Strutturazione di una rete di mobilità connessa al sistema della sentieristica secondo la gerarchia:

- Rete pedonale;
- Rete ciclabile;
- Rete del trasporto collettivo;
- Rete del trasporto privato.

Sviluppo di misure per l'abbattimento dei costi per il turismo sociale e scolastico.

Obiettivo 4: Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale ed internazionale

Azione 4: Misure per migliorare i servizi passeggeri nazionali ed internazionali e l'accessibilità esterna

4.1 Integrazione delle modalità per i servizi passeggeri extraregionali

Rilanciare il ruolo centrale dei servizi nazionali, internazionali ed intercontinentali per la Calabria, con l'obiettivo di realizzare una elevata accessibilità attiva e passiva del territorio, vincendo gli svantaggi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia, all'Europa ed allo stato attuale delle reti di trasporto. Sviluppo dei collegamenti passeggeri nazionali/internazionali, UE/internazionali, mediterranei/intercontinentali. I servizi passeggeri devono essere verificati in relazione alle differenti motivazioni della mobilità e pertanto devono essere espressi da differenti modalità in relazione alla scala territoriale di riferimento. L'obiettivo è la integrazione e la combinazione tra le diverse modalità di trasporto, e tra i diversi servizi nell'ambito dello stesso modo, per ottimizzare l'utilizzazione delle capacità potenziali di ciascuno.

Per venire a specificazioni di piano di tipo modale (es. piano degli aeroporti) che consentano di regolamentare i fattori di crescita, considerando per ogni livello territoriale l'evolversi delle differenti alternative. È fondamentale creare le condizioni di contorno ai nodi di riferimento per i servizi promuovendo l'accessibilità secondo criteri di integrazione e di specializzazione.

4.2 Servizi passeggeri modalità ferrovia

La Calabria deve trarre vantaggio dalla progressiva realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria (che deve realizzarsi in Calabria con priorità e caratteristiche tecniche da definire in relazione agli obiettivi di potenziamento ed interconnessione dei grandi nodi internazionali, con i riferimenti di cui all'obiettivo 7) a partire dal potenziamento immediato dei servizi effettuati con materiale rotabile in grado di operare, con elevate prestazioni, sulla nuova rete e sulla rete storica della Calabria, e la relativa connessione con la rete della Metropolitana Regionale.

Obiettivo immediato è ottenere servizi di connessione dallo Stretto alla Capitale in 4 ore utilizzando la direttrice tirrenica, con il passante già realizzato di Afragola velocizzando e potenziando i servizi già presenti di classe Freccia.

Obiettivo è, inoltre, ottenere servizi di connessione che attraversano la Calabria, colleganti la Sicilia con la Capitale, in tempi dallo Stretto alla Capitale di 4 ore, quindi

con risorse infrastrutturali di linea inalterate a costo infrastrutturale di linea zero. Tali servizi devono essere concordati con la Regione Sicilia, e devono essere effettuati con materiale rotabile adeguato con carrozze veloci e locomotive debitamente attrezzate o con motori distribuiti su tutto il convoglio, con composizione e attrezzaggio (gancio automatico) tale da permettere la manovra di immissione nel traghetto in unica soluzione senza scomposizione e ricomposizione, considerando la lunghezza massima del treno in relazione alle lunghezze utili dei binari del traghetto. Questi servizi sarebbero di qualità simile alla classe Freccia.

Migliorare i servizi di collegamento ferroviario della Calabria con il resto del Paese, ed in particolare con le regioni del litorale Adriatico, rivedendo, velocizzando e ottimizzando le connessioni con la Puglia e con la Basilicata, e quindi con i servizi di qualità simile alla classe Freccia operanti lungo la direttrice adriatica.

Verificare lo stato di progettazione e realizzazione del cosiddetto “scenario alternativo” nello Stretto, e monitorare gli avanzamenti tecnico-finanziari per lo scenario strategico di attraversamento.

4.3 Servizi passeggeri modalità aereo

Il trasporto aereo appare insostituibile, nel breve periodo, per assicurare i collegamenti veloci dalla Calabria con il Nord del Paese, ed in generale con le aree del Paese per le quali il trasporto ferroviario non può garantire livelli di servizio accettabili.

Rilanciare, alla scala internazionale ed intercontinentale, la centralità del trasporto aereo, anche se il trasporto ferroviario potrà mantenere funzioni nei collegamenti con gli stati europei finitimi, anche in relazione alla crescita delle reti TEN-T ed alla realizzazione dell’Alta Velocità in Calabria.

Riprogettare i servizi aerei basati sulla regione, al fine di valorizzare i collegamenti diretti possibili, e migliorare l’accessibilità ai grandi hub internazionali, in particolare a quelli dei Paesi del Mediterraneo.

Verificare, nell’ambito della pianificazione aeroportuale, il coordinamento e la specializzazione degli scali regionali mediante servizi condivisi, in relazione alle diverse componenti della domanda, e/o di creazione di una società unificata di gestione dei 3 aeroporti di interesse nazionale Reggio Calabria, Crotone e Lamezia Terme, e/o di partnership con aeroporti siciliani.

Analizzare il sistema dei charter turistici, con particolare attenzione al collegamento con i nodi aeroportuali esistenti e con le aree a forte valenza turistica, ad oggi non collegate, come la Sibaritide e l’Area del Tirreno Nord della Calabria, baricentrata su Scalea.

4.4 Servizi passeggeri modalità strada

Considerare il ruolo del trasporto interregionale su gomma, che in Calabria ha acquisito una notevole importanza per alcuni segmenti di utenza, sia per le carenze del trasporto ferroviario, sia per la competitività delle tariffe offerte; tali servizi dovranno essere inseriti nel quadro di sistema e di integrazione tra le diverse modalità, anche prevedendo collegamenti diretti tra le aree della jonica ed i nodi principali ferroviari ed aeroportuali. Riguardo i collegamenti su gomma delle aree della jonica con gli aeroporti, sono previsti nel breve-medio periodo per gli aeroporti di Crotone e Reggio Calabria, e per l'aeroporto di Lamezia sino all'adeguamento della tratta ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Centrale-Aeroporto.

4.5 Servizi passeggeri modalità mare

Avviare, alla scala euromediterranea, il trasporto marittimo passeggeri, che può assumere una funzione importante.

Bisogna considerare la prospettiva di tipo Ro-Pax nell'ambito delle autostrade del mare internazionali.

Considerare il segmento motivazionale turismo per il quale la navigazione costituisce ad un tempo mezzo e fine con le dotazioni attuali della crocieristica. In relazione alle potenzialità del turismo crocieristico vanno sviluppati adeguati investimenti per la ristrutturazione o la realizzazione di stazioni marittime nei porti di Reggio, Vibo, Crotone e Corigliano.

Promuovere la portualità della Calabria per l'ambito turistico, sia come scalo per le rotte crocieristiche, sia per i servizi di navigazione veloce di collegamento con le isole Eolie.

È necessario prevedere la possibilità di attuare servizi di minicrociere lungo le coste della Calabria; è opportuno che le minicrociere siano anche funzionali allo sviluppo del turismo archeologico via mare, attraverso la definizione di itinerari che consentano la fruizione dei parchi archeologici costieri.

4.6 Strutturazione degli hub strategici passeggeri

Sviluppo degli hub strategici passeggeri modalità aereo.

Identificazione delle opere necessarie a scala tattica per la realizzazione dell'hub passeggeri di Lamezia (Nodo Comprehensive TEN-T, Nodo Internazionale Piano Nazionale Aeroporti), con le integrazioni di tutte le modalità tramite: opere infrastrutturali, attivazioni di servizi specifici integrati per l'integrazione del

macronodo, attivazione di servizi coordinati per l'accessibilità intraregionale da/per il macronodo.

Identificazione delle opere necessarie a scala tattica per la realizzazione degli hub passeggeri di Reggio Calabria e Crotona (Nodi Nazionali Piano Nazionale Aeroporti), con le integrazioni di tutte le modalità tramite: opere infrastrutturali, attivazioni di servizi specifici integrati per l'integrazione del macronodo, attivazione di servizi coordinati per l'accessibilità intraregionale da/per il macronodo.

Gli hub devono essere attrezzati per l'interscambio modale, sia fra i modi di trasporto collettivi, sia fra i modi individuali e i modi collettivi per consentire all'utenza di effettuare lo spostamento con entrambe le modalità; particolare attenzione deve essere rivolta alla razionalizzazione degli hub per consentire il superamento delle barriere architettoniche attraverso un piano complessivo di riqualificazione; deve essere previsto il potenziamento degli strumenti per l'informazione all'utenza e il miglioramento del decoro degli spazi di accesso e di attesa. Gli hub devono essere omogeneizzati in termini di nodi di interscambio secondo quanto previsto nell'azione 3.

4.7 Integrazione delle politiche regionali e nazionali per il trasporto passeggeri

Le politiche regionali devono essere integrate con quelle nazionali per il trasporto passeggeri.

Sulla base dei servizi ferroviari veloci - treno 4 ore - sulla direttrice tirrenica, deve essere organizzato il sistema complessivo ferro-gomma di tutta la Calabria, per consentire l'accesso ai servizi veloci da tutte le aree joniche, dalla Valle del Crati e dalla Sila, dalle Serre e dal Pollino.

Devono essere favorite le politiche che consentono l'incremento della velocità commerciale, poiché l'incremento di tale parametro ha un decisivo impatto positivo sia sulle scelte dell'utenza sia sul costo del servizio. Devono essere altresì favorite le corrette localizzazioni delle autostazioni, attraverso il giusto trade off fra accessibilità dalla rete extraurbana e prossimità ai poli attrattori, dotandole di adeguati parcheggi di scambio.

Deve essere facilitata l'intermodalità sulle stazioni ferroviarie della regione, destinate a trasformarsi sempre più in luoghi di interscambio dei viaggiatori fra i collegamenti ferroviari a lunga e media distanza e quelli regionali, mentre sul fronte città dovranno essere aperti all'intermodalità non solo con il TPL su gomma urbano e interurbano, ma anche con le altre modalità di accesso al territorio: sistema dei taxi e degli NCC, bike e car sharing, car pooling, ciclabilità privata, parcheggi di interscambio.

4.8 Accessibilità esterna ed interna per turismo, cultura, formazione e ambiente (in relazione anche all'obiettivo 3)

Considerare con attenzione il ruolo del Turismo, della Alta Formazione (Universitaria e successiva), dei Beni Culturali e Ambientali, analizzando il ruolo dell'interconnessione tra accessibilità esterna ed interna. Turismo e Beni culturali ed ambientali rappresentano nella Regione Calabria non solo un fattore propulsivo dello sviluppo economico ma anche un chiaro elemento di immagine, per riaffermare l'identità nei confronti della crescente concorrenza di altri Paesi europei.

Richiamare lo stretto legame che unisce il turismo alla mobilità in senso generale, con politiche di mobilità atte a valorizzare il grande patrimonio artistico e paesistico della Calabria.

Il PRT, in una visione di lungo periodo, indica questa linea strategica da sviluppare contemporaneamente in tutti i Dipartimenti interessati a turismo, alta formazione, cultura e ambiente, definendo verifiche temporalmente sistematiche.

Introduzione di servizi di trasporto a supporto del patrimonio idrotermale calabrese.

Introduzione di servizi di trasporto a supporto degli itinerari turistici agricoli ed enogastronomici.

Introduzione di servizi di trasporto per lo sviluppo del turismo nei bacini lacustri e nelle dighe.

Introduzione di servizi di trasporto per lo sviluppo del turismo ferroviario, a partire dal recupero delle ferrovie storiche, e del turismo archeologico via mare.

Introduzione di servizi di trasporto a supporto del turismo golfistico e velico.

I servizi di trasporto per turismo, cultura, formazione e ambiente sono definiti e organizzati secondo un approccio a sistema e sono pienamente integrati con la rete dei porti, intesi come porte di accesso al territorio vicino per la fruizione dei beni culturali ed ambientali.

I diversi segmenti di domanda devono trovare disponibili, adeguati e compatibili segmenti di offerta.

4.9 Accessibilità esterna ed interna a supporto degli itinerari religiosi (in relazione anche agli obiettivi 3 e 7)

Introduzione di servizi di trasporto a supporto degli itinerari religiosi, considerando anche quanto previsto nelle proposte di leggi regionali. Le misure devono essere sviluppate con il pieno coinvolgimento degli enti locali e della Conferenza Episcopale Calabria, Ortodossa, Greco - Albanese e Greco - Bizantina, per l'inserimento del patrimonio regionale in un sistema turistico allargato nazionale.

Individuazione di adeguate e specifiche risorse per presentare e far conoscere il patrimonio religioso materiale ed immateriale a livello interregionale, nazionale ed internazionale. In quest'ambito il tema dell'accessibilità -nel pieno rispetto della sostenibilità- diviene centrale ed il rapporto tra accessibilità interna (intra-regionale) ed esterna costituisce un continuum non separabile.

Realizzazione della piena evidenziazione e fruizione degli itinerari religiosi a partire dai segmenti calabresi della via francigena, nonché tutti i percorsi dei pellegrini verso i luoghi della Calabria, e verso i porti di accesso alle vie per la terra santa.

4.10 Start up di servizi passeggeri aerei e ferroviari

Misure per l'analisi dei servizi aerei e ferroviari che possono essere di particolare interesse per l'accessibilità della Calabria, in ingresso ed in uscita, e che non sono nelle immediate condizioni per la valida competizione nel mercato. Per tali servizi potenziali possono essere verificate adeguate indagini di mercato sulla domanda e sui costi dell'offerta per verificarne il sostegno all'avvio.

Analisi dei servizi attualmente presenti nei servizi universali afferenti la Calabria, per verificare il migliore utilizzo economico delle risorse finanziarie impiegate.

Obiettivo 5: Sistema logistico e sistema portuale

Azione 5: Misure per promuovere lo sviluppo economico della Calabria e la crescita del PIL, connesse al sistema logistico e al sistema portuale

5.1 Integrazione nelle reti Europee

Integrazione di archi e nodi della rete europea core con gli archi ed i nodi della rete europea comprehensive, definizione dei nodi della rete regionale multimodale: marittimi, ferroviari, stradali; integrazione di tutti i nodi della rete logistica regionale. Sviluppo dei servizi di trasporto merci nazionali/internazionali, UE/internazionali, mediterranei/intercontinentali.

Definizione di progetti sulle reti stradali e ferroviarie per aumentare l'integrazione di tutti i nodi logistici della rete regionale, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL, misura 5.2. I progetti devono essere sviluppati sulla base di rapporti o studi di fattibilità tecnico-economica su proposta degli enti gestori dei nodi e inseriti nella programmazione regionale, nazionale, o europea in relazione al nodo di livello gerarchico più importante.

5.2 Strutturazione della rete logistica esterna generale

Specificazione del piano di azione per la logistica esterna. Il piano deve considerare la situazione attuale con le piattaforme di varie tipologie e dimensioni, pubbliche, private o miste.

Per i nodi di caratteristiche atte a poter essere inseriti nelle reti europee core e comprehensive vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici rapporti o studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle attività economiche già insediate. Vanno esplicitamente considerate le potenzialità del sistema portuale, del sistema ferroviario, del sistema aeroportuale e delle loro interconnessioni.

Predisposizione della progettazione e quindi realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione ed i tempi di vita utile economica.

Specificazione del piano di settore per la logistica reverse, sia per gli agglomerati industriali sia per le aree urbane. Il piano può essere sviluppato nell'ambito del piano per la logistica esterna generale o avere una sua specifica elaborazione in linea comunque con quello per la logistica generale.

Nell'ambito dei nodi attivati o da attivare per la logistica generale (non compresi nella rete europea TEN-T) o per i settori specifici, o per la city logistics vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo può produrre qualora vengano realizzate opere o prodotti servizi relativi alla reverse.

Predisposizione della progettazione e quindi realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

Applicazione della strategia intelligente (3S), collegando la strategia per la logistica da una parte con quella dell'ICT; sviluppare in particolare l'interazione nel campo della reverse.

Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, gli invarianti infrastrutturali a supporto della logistica sono definiti all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi. È necessario realizzare nel breve tempo:

- gli interventi di ammodernamento e manutenzione straordinaria delle infrastrutture esistenti;
- gli interventi per i collegamenti tra le aree Corap (ex ASI) ed i nodi di trasporto principali ferroviari, portuali, aeroportuali;
- gli interventi di potenziamento dei nodi ferroviari al fine di supportare l'intermodalità nei nodi Corap (ex ASI) o nelle aree limitrofe.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.3 Strutturazione della rete logistica per l'agroalimentare

Specificazione del piano di azione per la logistica esterna agroalimentare. Il piano può essere sviluppato nell'ambito del piano per la logistica esterna generale o avere una sua specifica elaborazione in linea comunque con quello per la logistica generale.

Il piano deve considerare la situazione attuale con le piattaforme di varie tipologie e dimensioni, pubbliche, private o miste, deve considerare i processi produttivi delle produzioni delle filiere portanti: vite, ulivo, agrume, ortaggio. Attenzione specifica deve essere data al settore zootecnico ed alle produzioni connesse.

Il piano deve considerare le potenzialità dell'agroalimentare relative a differenti segmenti territoriali di produzione e a differenti segmenti territoriali di mercato. Bisogna considerare le potenzialità del nodo di Gioia Tauro cui facciano capo le

potenzialità del mercato internazionale, a partire dalle migliori produzioni già presenti nella regione conosciute nei più importanti mercati internazionali, come quello del tonno. Nel nodo internazionale devono essere considerate le possibili estensioni per il supporto alla realizzazione di un nodo agroalimentare complementare o competitivo con i grandi nodi europei attivi nel northern range. Bisogna considerare le potenzialità di nodi di livello nazionale del lametino e della Sibaritide cui facciano capo le produzioni regionali o interregionali del sud Italia per la distribuzione di livello nazionale. Bisogna considerare le potenzialità di nodi di livello regionale cui facciano capo le produzioni regionali o interregionali per la distribuzione regionale o interregionale.

Per i nodi presenti nei territori particolarmente vocati alle produzioni di alto pregio vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle attività agricole già insediate, considerando le potenzialità e/o le necessità di immagazzinamento e di organizzazione della distribuzione.

Sviluppo integrato con le misure del PSR 2014-2020.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

Applicazione della strategia intelligente (3S), collegando la strategia per la logistica da una parte con quella dell'ICT e dall'altra con quella dell'agroalimentare.

Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, le invarianti a supporto della logistica sono definite all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi.

5.4 Strutturazione della rete logistica per la metalmeccanica

Specificazione del piano di azione per la logistica esterna della metalmeccanica. Il piano può essere sviluppato nell'ambito del piano per la logistica esterna generale o avere una sua specifica elaborazione in linea comunque con quello per la logistica generale.

Il piano deve considerare la situazione attuale con le piattaforme aziendali di varie tipologie e dimensioni, deve considerare i processi produttivi delle produzioni dei settori insediati in Calabria considerando la dimensione degli impianti produttivi.

Deve essere considerata la presenza dei grandi gruppi di livello internazionale con le proprie caratteristiche interrelate alla logistica interna propria dei singoli stabilimenti

e quindi le connessioni di logistica esterna connesse ai cicli produttivi propri. Evidenziando le necessità per il miglioramento delle fasi esterne e sviluppando le specifiche misure collegate.

Deve essere considerata la presenza delle PMI del settore con le proprie caratteristiche di logistica interna e quindi con le necessità di supporto alla logistica esterna. Vanno analizzate le esigenze delle produzioni realizzate a supporto di altre produzioni finali. Vanno analizzate le esigenze delle produzioni finali che devono raggiungere i mercati nazionali. Va particolarmente supportata la componente metalmeccanica per le esigenze delle produzioni agricole di base e di quelle finali che devono raggiungere i mercati internazionali, in questo caso vanno predisposte misure specifiche per lo start up delle presenze nei mercati internazionali, sia quelli emergenti del BRICS, sia quelli consolidati europei ed americani, sia quelli mediterranei ed africani di primario interesse.

Per i nodi presenti nei territori vocati alle PMI vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle PMI già insediate, considerando le potenzialità e/o le necessità di immagazzinamento e di organizzazione della distribuzione.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

Misure per l'applicazione della strategia intelligente (3S), collegando la strategia per la logistica da una parte con quella dell'ICT e dall'altra con quella della metalmeccanica. Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, le invarianti a supporto della logistica sono definite all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi.

5.5 Supporto alla logistica crocieristica ed alla logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei ed alla logistica delle produzioni ferroviarie, nodi logistici marittimi, aerei e ferroviari

Misure per lo sviluppo di specifici rapporti o studi di fattibilità relativi alla logistica crocieristica, alla logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei, ed alla logistica a supporto delle produzioni ferroviarie, nei nodi logistici marittimi, aerei e ferroviari.

Le misure devono considerare, tra l'altro, i settori del carenaggio, dell'alaggio, del rimessaggio per il settore marittimo, della manutenzione ordinaria e straordinaria per il settore aereo, delle produzioni e delle manutenzioni nel settore ferroviario. Gli studi

ove possibile temporalmente, vanno connessi al piano di settore della logistica generale. Gli studi possono essere di iniziativa o pubblica o privata. Dallo studio deve emergere il valore aggiunto potenziale che la specifica attività di logistica crocieristica o logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei e delle produzioni ferroviarie può produrre.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere materiali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

I progetti relativi ad opere già esistenti di cui si chiede il potenziamento strutturale e funzionale sono da considerarsi nell'ambito delle invariati.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.6 Informatizzazione della catena logistica

Misure per l'integrazione dei sistemi operanti nella rete regionale logistica di tutti i servizi informatici sulla base dei requisiti della architettura europea Karen e/o della nazionale ARTIST con estensione, ove possibile, all'approccio TRANSMODEL, incrementando le successive versioni dei sistemi informatici verso i requisiti KAREN-ARTIST/TRANSMODEL; in linea con le attività PSNPL 6.1 e con quanto indicato nell'azione 1.

Misure per la realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare tutti i servizi di trasporto merci e logistica relativi ai modi stradale, ferroviario, aereo, marittimo e (quinto modo) intermodale, alla gestione dei nodi dei vari livelli, con l'obiettivo iniziale di disporre di una base dati comune, che si sviluppi verso un network di servizi integrati e verso il monitoraggio dei sistemi per la valutazione degli effetti degli interventi (delle varie classi) sui trasporti, sulla logistica, sulla sicurezza e sull'ambiente, in linea con le attività PSNPL 6.1.

Misure per l'implementazione di nuovi sistemi e coordinamento degli attuali per il monitoraggio delle merci pericolose e dei rifiuti speciali, in linea con le attività PSNPL 6.1.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.7 Supporto allo sviluppo delle attività economiche del settore, snellimento e promozione

Promozione di Accordi di filiera tra nodi del sistema regionale, gestori di piattaforme logistiche e di servizi di collegamento, in linea con le attività PSNPL 4.2

Estensione dello sportello unico da attivarsi nel Sistema Gioia Tauro agli altri porti dotati di aree industriali retroportuali. Riproposizione dello sportello unico (one stop shopping) per le attività economiche sulla base della convergenza dei processi amministrativi relativi all'avvio delle attività economiche e degli aspetti dei servizi direttamente connessi; revisione dei tempi per gli atti dei procedimenti con riduzione del tempo complessivo sulla base della sequenza base definita.

Promozione del marketing strategico del sistema dei trasporti e della logistica della Calabria, in relazione anche allo sviluppo della promozione per il sistema core di Gioia Tauro.

Promozione di azioni di scouting per l'insediamento di iniziative economiche nelle aree portuali, nelle aree aeroportuali e nelle aree logistiche direttamente connesse.

Promozione e sviluppo di iniziative relative alla semplificazione burocratica, in modo coordinato all'azione 9.

Sviluppo di processi di tipo "no-paper" per tutto il sistema logistico regionale, in modo coordinato con l'obiettivo 1 e con l'azione 9;

Sviluppo di iniziative relative allo snellimento sia di prodotto che di processo, in modo coordinato all'azione 9, con le specificazioni lean attivabili alla scala dei flussi esterni, in relazione all'obiettivo 9, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.8 Strutturazione della rete dei porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità Portuale o di Sistema

Specificazione del piano di azione per i porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità Portuale o di Sistema e comunque non con traffici di interesse commerciale nazionale, per i porti non invariati. Il piano deve considerare la situazione attuale con i porti di varie tipologie e dimensioni, con società di gestione pubbliche, private o miste.

Per i nodi vanno ripresi gli specifici studi di fattibilità disponibili da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle attività economiche già

insediate. Vanno esplicitamente considerate le potenzialità del sistema portuale, al servizio delle specifiche attività economiche, ed al servizio dei territori interessati.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità di Sistema e non invariati, sulla base dei risultati degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione ed i tempi di vita utile economica.

I porti regionali turistici invariati ed eseguibili devono avere il duplice ruolo di supporto agli itinerari turistici marittimi e di connettori con la rete ciclabile e con la rete degli itinerari pedonali.

La definizione delle priorità di finanziamento per i porti invariati si basa sull'apporto di capitale privato per posto barca.

5.9 Sviluppo della attività portuali ed integrazione nelle reti euro mediterranee, nodi logistici marittimi, integrazione e sviluppo dell'Autorità Portuale o di Sistema

Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai nodi marittimi della rete logistica regionale, e quindi agli altri nodi logistici, per i traffici da e per i porti del Mediterraneo attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti integrati di filiera che vedano coinvolti un raggruppamento di autotrasportatori, armatori, filiere produttive, AP (o nuova AdSP), Università/Centri di ricerca, promuovendo in particolare le azioni sinergiche con altre fonti di finanziamento nazionale o comunitario, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL 3.4.

Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici RO-RO e delle Autostrade del Mare (nazionali, internazionali UE, internazionali Euromed) attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere sub-regionale, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL 3.5

Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici LO-LO singoli o integrati con il RO-RO (internazionali UE, internazionali EUROMED), anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di rete a carattere sub-regionale, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL 3.5 e con le attività economiche della Calabria.

Misure per il potenziamento dell'Autorità Portuale o dell'istituenda Autorità di Sistema Portuale nelle fasi di sviluppo della pianificazione e della programmazione, supportando le integrazioni tra l'AP (o AdSP) e l'ente regionale che gestisce le aree industriali, con presenza logistica, strettamente interconnesse con le aree portuali

inserite nell'AP.

Supporto alla messa a punto, approvazione ed implementazione dei piani regolatori portuali, nei porti inseriti nell'AP, con riferimento all'integrazione delle attività da sviluppare nei porti con quelle dei territori direttamente connessi.

Misure per il supporto alla integrazione dei porti di Reggio Calabria e Vibo Valentia, nell'AP (o AdSP), in relazione al potenziamento del sistema complessivo, ed al valore aggiunto per i singoli porti e per i territori direttamente integrati.

5.10 Green Ports: Sostenibilità e Autonomia energetica dei porti

Sviluppo di specifiche azioni per la politica ambientale in tutti i porti della Calabria a scala strategica e a scala operativa.

Le misure devono articolarsi in misure per la sostenibilità energetica, misure per l'autosufficienza energetica e misure per l'installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo associati a interventi di efficientamento energetico dando priorità all'utilizzo di tecnologie ad alta efficienza.

La sostenibilità deve riguardare i consumi e le produzioni; entrambi devono essere riorganizzati in modo da garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale tramite: efficienza energetica (riduzione consumi attuali, aumento controllato di quelli futuri), utilizzo di energia da fonti rinnovabili, sviluppo reti intelligenti per la distribuzione.

L'autosufficienza energetica deve riguardare l'equilibrio tra energia consumata ed energia prodotta; per quanto riguarda la consumata le misure devono essere specifiche delle fasi tattiche e strategiche, riguardanti rispettivamente le aree a terra e i mezzi navali.

Devono essere sviluppate specifiche attività per la produzione, all'interno delle aree portuali, di energia da fonti rinnovabili, a partire dalle migliori sperimentazioni già operate in Calabria, ed in particolare: produzione di energia elettrica dalle onde marine mediante cassoni per le dighe di nuova generazione; generatori eolici ad asse verticale, ad elevata efficienza e basso impatto acustico, dotati di sistemi innovativi di riduzione delle perdite meccaniche; fotovoltaico di nuova generazione, con sistemi distribuiti di massimizzazione dell'efficienza di conversione; impianti di accumulo di energia elettrica di grande capacità con sistemi di gestione intelligente della distribuzione dell'energia e dei carichi elettrici. Verificando contestualmente i vincoli urbanistici e paesaggistici eventualmente esistenti.

Devono essere sviluppate specifiche attività per la distribuzione dell'energia sperimentando ed implementando nei porti della Calabria smart grid di classe micro,

ben distinte dalle smart grid di distribuzione urbana, regionale e nazionale, al fine di ottimizzare l'uso dell'energia prodotta e ridurre al minimo quella acquisita.

Le misure devono riguardare sia i soggetti privati che i soggetti pubblici, a partire dall'Autorità portuale ove presente, e dalle aree demaniali in concessione, con specifici vincoli per quelle da dare in concessione.

Le misure indicate vengono implementate in forma strutturata in progetti pilota relativi alla realtà portuale della Calabria in equilibrio per fabbisogni energetici attuali (ottimizzati) e previsti con quelli producibili da fonti rinnovabili insediabili nella stessa realtà. L'obiettivo è ottenere nel breve un GREEN PORT autonomo e sostenibile.

A scala operativa devono essere implementate adeguate misure in tutti i porti appartenenti o non all'AP (AdSP) per la riduzione degli impatti ambientali. Le misure sono di varie classi, a partire da quelle attivabili a tempo zero, per la riduzione delle emissioni e della congestione dei flussi veicolari afferenti l'attraversamento dello Stretto, mediante una possibile omogeneizzazione dei plotoni.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 4 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

Obiettivo 6: Sistema Gioia Tauro

Azione 6: Misure per lo sviluppo del Sistema dell'area di Gioia Tauro nei contesti euromediterraneo e intercontinentale

6.1 Macronodo Economico, Zona Franca, Zona Economica Speciale, Zona Territoriale Speciale

Promozione della Zona Franca ad oggi non pienamente utilizzata. Verifica della estendibilità della Zona Franca a parti dell'attuale Area Corap ex ASIREG. Misure specifiche per la promozione della Zona Franca Doganale con la valorizzazione degli insediamenti, verificando tutte le concessioni nella Zona Franca analizzando l'utilizzo economico nelle aziende concessionarie delle caratteristiche amministrative e finanziarie proprie dell'area.

Istituzione di una Zona Speciale che integri le Aree del Porto a quelle del Retroporto, con una normativa specifica di Zona Economica Speciale o, in alternativa, di Zona Territoriale Speciale.

Istituzione della Zona Economica Speciale, con le misure sulla fiscalità, sulla governance unitaria e sulla promozione internazionale, secondo la D.G.R. n. 294, 11/08/2015 e la Delibera del Consiglio Regionale n. 52 del 25/09/2015. Al fine di sostenere la competitività dell'area e delle imprese ivi insediate, nonché i processi di innovazione dell'offerta di beni e servizi della ZES nel suo complesso, la Regione Calabria, nel rispetto delle disposizioni in materia di aiuti di stato applicabili, istituisce ulteriori forme di incentivazione a sostegno delle imprese insediate nella ZES. Le ulteriori forme di incentivazione sono valutate ex ante e proposte dal soggetto gestore secondo quanto indicato nella DGR predetta e nella valutazione finale della Commissione. Per la Zona Economica Speciale va attivata una procedura sperimentale di semplificazione amministrativa che coinvolga tutte le amministrazioni pubbliche interessate all'attivazione ed al controllo delle attività economiche, anche in relazione alla misura 6.4.

Specificazione regolamento attuativo urbanistico in relazione alla nuova legge urbanistica, art 23.

Istituzione di una Zona Territoriale Speciale (ZTS) sulla base di un Investimento Territoriale Integrato, secondo l'art. 36 del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013.

La promozione complessiva dell'area va sviluppata a livello unificato regionale, mediante una strategia di sviluppo integrata e intersettoriale, e devono essere

considerati adeguati canali comunicativi per la presentazione dell'offerta complessiva di servizi e infrastrutture nell'area. Deve essere verificata la possibilità di promuovere la Zona Franca, la ZES o la ZTS tramite organismi di livello nazionale o internazionale.

6.2 Macronodo Economico, Area logistica Integrata

Istituzione dell'Area Logistica Integrata, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali, per i quali la Regione in uno all'Autorità Portuale di Gioia Tauro (o la costituenda Autorità di Sistema Portuale) sia soggetto promotore capofila. In linea e in specificazione di quanto previsto nel PSNPL 4.1.

Definizione del sistema di governance dell'ALI Gioia Tauro, con l'integrazione dei soggetti attualmente titolati quali Regione, Autorità Portuale (o AdSP), CORAP, Enti Locali. Proposizione e sviluppo della integrazione delle aree portuali e di quelle retroportuali, anche sulla base dell'unificazione della governance.

6.3 Macronodo Economico, Supporto allo sviluppo delle attività produttive, Porto di quarta generazione

Attivazione di linee specifiche di intervento a supporto delle attività economiche nei settori dell'agroalimentare internazionale, del metalmeccanico, del manifatturiero e dell'energia, con particolare riferimento all'integrazione tra i settori ed agli specifici progetti che consentano vantaggi economici dalla realizzazione contemporanea integrata.

Sviluppo del potenziale delle A nazionali (Aerospazio, Agroindustria, Abbigliamento e Automotive), parzialmente presenti o da supportare.

Lo sviluppo deve riguardare sia la realizzazione di grandi progetti infrastrutturali da parte dei gruppi internazionali, sia la crescita delle PMI con potenziamento del raccordo economico territoriale.

Misure strategiche per lo sviluppo delle potenzialità di un porto di quarta generazione. I fattori core dei porti attuali (prima , seconda e terza) sono capital, labour a technical know-how. Misure straordinarie per lo sviluppo delle attività di un porto di quarta generazione della information sharing e degli effect on supply chain della presenza dei collegamenti internazionali. Sviluppo di un programma dedicato in linea con le indicazioni UNCTAD.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

6.4 Macronodo Economico, Semplificazione, Security, Snellimento e Scouting

Attivazione dello sportello unico (one stop shopping) per le attività economiche sulla base della convergenza dei processi amministrativi relativi all'avvio delle attività economiche e degli aspetti dei servizi direttamente connessi; revisione dei tempi per gli atti dei procedimenti con riduzione del tempo complessivo sulla base della sequenza base definita. Semplificazione delle procedure relative all'approvazione dei progetti infrastrutturali e/o all'insediamento di nuove attività, mediante: Specificazione del SURAP per l'area interessata, con possibile estensione alle aree industriali e artigianali della Piana; Valorizzazione della conferenza dei servizi; Trasformazione del parere di alcuni Enti da vincolante a consultivo; Valorizzazione, in determinati ambiti, del silenzio - assenso.

Integrazione con lo sviluppo nazionale dello sportello unico dei controlli facente capo all'agenzia delle Dogane con obiettivi quantitativi definiti, in linea con quanto previsto dal PSNPL 1.1

Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali mediante: valorizzazione dello strumento della conferenza dei servizi; applicazione per le opere comprese nei programmi approvati dall'AP (o dalla nuova AdSP) conformemente al PSNPL della procedura di VIA speciale, anticipandola alla fase della progettazione preliminare; fissazione di tempi certi per ciascuno degli atti del procedimento, in linea con PSNPL 1.2.

One stop shop: istituzione di un unico servizio (organo) preposto all'espletamento dei servizi portuali, che agirà in coordinamento con la AdSP.

Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali.

Attivazione di attività di advising internazionale per il doppio processo di: scouting e di unificazione della presentazione delle potenzialità a fini di marketing territoriale

Misure per l'estensione dei servizi di security attivi nell'area portuale a tutta l'area retro portuale ASIREG, in modo da garantire agli operatori le stesse elevate caratteristiche in tutta l'area.

Misure per la trasformazione di tutti i processi interni all'area interessata dal porto e dal retroporto in processi di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili. I processi lean devono essere implementati nei rapporti tra le imprese e gli enti territoriali. Deve essere supportata la possibilità di trasformazioni lean di tutte le attività economiche, a partire da quelle portuali.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi

compatibili.

6.5 Macronodo Economico, Integrazione dei soggetti operativi

Definizione di Accordo o di Accordo di Programma Quadro rafforzato o di Accordo di Rete, sulla base dei risultati dell'APQ 2010, e delle indicazioni contenute negli Accordi Stato - Regione, delle misure del POR 2014-2020 e del PON 2014-2020.

Misure per l'integrazione istituzionale ed operativa delle azioni della ZES/ZTS con quelle della ALI, ed integrazione con le azioni Corap, e con le azioni AP (o AdSP). Definizione di una governance unica dei processi, con l'azione di monitoraggio definita a livello regionale. Attribuzione univoca della realizzazione delle singole opere infrastrutturali a singoli soggetti, con condivisione delle indicazioni, mediante l'uso - ove necessario- della Conferenza dei Servizi.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

6.6 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo attività di trasporto marittimo

Sviluppo del Transhipment, con misure nazionali, regionali e locali per la riduzione delle tasse di ancoraggio e delle accise sui carburanti per le attività interne all'area portuale e con misure nazionali per la riduzione degli oneri sul costo del lavoro.

Attivazione di un PCS (Port Community System) che integri le attività economiche del porto, sulla base del PCS maggiormente diffuso, in linea con le indicazioni del MIT.

Estensione del PCS a tutta l'area del retroporto, e misure per l'estensione dei servizi unificati del PCS ad altre attività.

Promozione dei collegamenti marittimi lo-lo, anche attraverso la stipula di specifici protocolli.

Promozione dei collegamenti ro-ro di scala nazionale ed internazionale e connessione alla rete ferroviaria, prevedendo un collegamento diretto tra gli scivoli ed il gateway, con caratteristiche normative simili a quelle delle aree portuali.

Promozione delle autostrade del mare nazionali, europee nell'ambito delle TEN-T, e mediterranee nell'ambito delle TMN T.

Supporto all'attrazione dei traffici tradizionali intercontinentali con destinazione finale Calabria e Sud Italia.

Pieno e immediato utilizzo degli incentivi nazionali e/o UE per il trasporto combinato strada/mare (Ecobonus), ed eventuale attivazione di misure specifiche regionali, nel caso di mancanza di misure nazionali, o possibile partecipazione con incentivi regionali

a quelli nazionali e/o UE.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

6.7 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo attività di trasporto ferroviario - Gateway - e di trasporto stradale

Attivazione di un gateway internazionale ferroviario in termini di infrastrutture. Termine di riferimento infrastrutturale è la lunghezza treno prevista per il corridoio infrastrutturale 5, con target attuale 750 metri, target 2025 a 1000 metri e sagoma PC80, e target 2035 a 1500 metri.

L'attivazione del gateway è un intervento invariante di piano.

Pieno e immediato utilizzo degli incentivi nazionali per il trasporto combinato strada/ferrovia (Ferrobonus), ed eventuale attivazione di misure specifiche regionali, nel caso di mancanza di misure nazionali o ad integrazione di quelle nazionali e/o UE

Misure per l'attivazione di un gateway internazionale ferroviario in termini di servizi. I termini di riferimento dei servizi devono essere concordati con il board del corridoio commerciale ScanMed (RFC 3):

- integrazione del sistema complessivo sulla base dei target strategici del RFC 3;
- coordinamento tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e dell'Autorità portuale (AdSP);
- interfacciamento dei sistemi di prenotazione delle tracce internazionali offerte dal corridoio commerciale RFC 3;
- pianificazione delle tracce relative al gateway, su base strategica e a breve termine in linea con le indicazioni concordate dal RFC 3;
- integrazione del sistema di one stop shopping afferente alla governance unificata con il sistema one stop shopping del RFC 3, nei termini più ampi possibili.

Promozione di corridoi doganali e fast corridor verso i grandi nodi logistici nazionali con integrazione informativa dei diversi soggetti logistici coinvolti nel fast corridor (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Autorità Portuale -nuova AdSP, UIRNET, Terminali Ferroviari, Spedizionieri, Agenti Marittimi e MTO, in linea con PSNPL 3.3.

Misure per la realizzazione integrata con l'interporto di un'area di supporto per l'autotrasporto con adeguati servizi di tipo autoportuale, con riferimento specifico a quelli non realizzati nell'ambito interportuale, del tipo postazioni di parcheggio e ricarica refer, officina meccanica, distributori carburanti, bar, ostello, etc.

6.8 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo della integrazione delle attività di trasporto con interventi infrastrutturali di nodo

Estensione delle zone a mobilità speciale proprie dell'area portuale alle zone ASIREG, con separazione dei percorsi sottiacenti al codice della strada per quanto riguarda ingombri, sagome, immatricolazioni dei mezzi etc. Le misure devono prevedere la realizzazione di collegamenti diretti tra la zona di competenza dell'AP e il retroporto estendendo al massimo la viabilità speciale. Deve essere verificata la possibilità di prevedere una estensione anche amministrativa delle aree AP.

Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali portuali e retroportuali.

Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retroportuali, potenziamento delle infrastrutture di security, considerando le migliori innovazioni disponibili, a partire dalla copertura h24 mediante droni.

Interventi relativi al potenziamento del porto:

- sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud, per il potenziale insediamento di altre attività di transhipment, con adeguati piazzali, o di nuovi scivoli ro-ro;
- dragaggi della zona Nord delle banchine;
- bacino di carenaggio;
- completamento delle opere inerenti la banchina ovest;
- attività industriali di supporto al transhipment, quali officine di manutenzione container;
- sviluppo di impianti di bunkeraggio e rifornimento di combustibile LNG nell'ambito della Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Interventi relativi all'interazione con le reti terrestri:

- potenziamento del raccordo multimodale nord alle reti ferroviarie e autostradali TEN - T;
- realizzazione del raccordo multimodale sud (Gioia Tauro) alle reti ferroviarie e autostradali TEN-T.

Gli interventi indicati in questa misura costituiscono invarianti di piano.

6.9 Ricerca e applicazioni operative

Attivazione di un Centro di ricerche su trasporti e logistica. Le applicazioni operative principali riguardano il porto e il retroporto e la trasformazione in un porto di quarta generazione. Nel centro sono sviluppate inoltre le attività di ricerca in trasporti e logistica a supporto dei settori principali insediati: agroalimentare, logistica esterna, manifatturiero con particolare riferimento al metalmeccanico, energetico, ICT. Il centro si pone in linea con quanto previsto nell'azione 1 per la ricerca e la formazione.

Il Centro di ricerca deve coordinarsi con i segmenti riferiti all'agroalimentare di supporto al porto che possono nascere nell'ambito della Fondazione Terina e con il campus universitario per stranieri che può nascere nell'area ex Ciapi di Reggio.

Realizzazione di un Campus dell'Innovazione, a partire dalle migliori esperienze disponibili, per il recupero di aree degradate e rese nuovamente funzionali, in un approccio generale di sostenibilità nel sistema urbano.

Implementazione di linee di ricerca di base funzionali alle attività economiche del Sistema Gioia Tauro, in linea con quanto previsto e sviluppato per l'obiettivo 1, anche mediante accordi con Dipartimenti universitari nazionali aventi qualificazione di eccellenza riconosciuta da organismi nazionali Miur-Anvur (VQR 2004-2010 posizione verde o blu, e quando disponibile VQR 2011-2014 con primo quarto della graduatoria) o internazionale con eccellenze simili in relazione alle valutazioni dei rispettivi Paesi.

Promozione di start up e spin off connesse al Centro di ricerche, al sistema universitario della Calabria, ai poli del CNR presenti in Calabria, ed agli ulteriori enti pubblici e/o privati presenti nel territorio.

Formazione e riqualificazione per gli addetti presenti nell'area in relazione a nuovi insediamenti industriali e quindi a nuove figure professionali.

Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali, in linea con PSNPL 2.4, che possono essere sviluppati nell'ambito della collaborazione tra il Centro ricerche e la Fondazione Terina.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

6.10 Brand Sistema Gioia Tauro

Promozione di un brand legato al porto ed al retroporto di Gioia Tauro, con definizione dei nomi, caratteristiche collegate di memorizzazione, riconoscimento, traducibilità, riferimenti all'immagine complessiva dell'area e alle caratteristiche specifiche, distinzione rispetto ai porti concorrenti, e ove possibile e necessario registrabile

legalmente.

Le misure devono verificare la realizzazione di un valore aggiunto connesso al brand qualora possa generarsi, per le caratteristiche specifiche dei prodotti e dei processi dell'area.

Progettazione di un'architettura specifica di brand.

Diffusione del brand tramite canali comunicativi di vario tipo e con prodotti di vario tipo: concerti, gare sportive, installazioni, fiere, mostre, etc..

Attivazione della conoscenza e dell'informazione verso l'esterno, riguardo all'attività giornaliera del porto e del retroporto in linea con i maggiori porti italiani ed europei tramite giornali o web. L'attività può essere affidata ad uno dei soggetti principali attivi nell'area: Regione direttamente oppure tramite ZES/ZTS, ALI, AP (o AdSP). Nella fase di attivazione sperimentale, il servizio di informazione verso l'esterno se sviluppato direttamente dalla Regione, può essere predisposto congiuntamente al circuito comunicativo di cui alla misura 10.6.

Obiettivo 7: Offerta infrastrutturale nodale e lineare

Azione 7: Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica

7.1 Infrastrutture di interesse UE Piano TEN-T, e di interesse nazionale nodale Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, Piano Nazionale Aeroporti

Le Infrastrutture previste nel Piano europeo TEN-T (PTENT-T), nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), Piano Nazionale Aeroporti (PNA), sono infrastrutture invarianti per il Piano Regionale Trasporti della Calabria a partire dal Piano Direttore.

Avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL e nel PNA. Monitoraggio, da parte della Regione tramite l'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", dello sviluppo del corridoio europeo TEN-T 5 sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte degli specifici Piani di Azione curati dal Corridor Forum, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari stradali (ANAS) e ferroviarie (RFI), e comunque le aziende a partecipazione pubblica interessate devono portare avanti nei loro programmi per la realizzazione del Piano europeo e dei piani nazionali di tutte le modalità comprehensive di strade e ferrovie.

Misure per sviluppare una forte presenza della Regione nei tavoli delle scelte sopranazionali del governo dei grandi flussi di merci e persone (Reti TEN-T e TMN-T, Autostrade del Mare, Rail Freight Corridor, Forum di Corridoio, ecc.), eventualmente supportando la delegazione di Bruxelles con personale specifico addetto. È fondamentale agganciare i processi di sviluppo dei nodi e delle reti su scala nazionale e internazionale, mettendo a coerenza quanto previsto dai processi regionali, al fine di pervenire nel breve a condizioni di accessibilità equilibrate e coerenti con le esigenze di mobilità.

Interlocuzione con la Commissione UE ed il Ministero dei Trasporti al fine dell'inserimento della Statale Jonica 106, tratto sud da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3, nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Occorre considerare le potenzialità della strategia EUSAIR.

Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della linea ferroviaria

Jonica nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Interlocazione con la Commissione UE al fine dell'upgrade a modulo 1000 e sagoma PC80 della tratta ferroviaria Paola - Cosenza - Sibari, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Monitoraggio relativo alla 106: della realizzazione del macrolotto 3 fornito di finanziamento, dei macrolotti successivi già forniti di progettazione definitiva; della progettazione definitiva del collegamento A3-106 da Villa San Giovanni a Reggio, a Melito.

Realizzazione di un rapporto di fattibilità per la linea ferroviaria Salerno - Battipaglia - Reggio Calabria con caratteristiche di tipo AV e specifiche tecniche di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, specificazione delle caratteristiche tecniche in relazione ai costi medi di realizzazione negli altri paesi europei di AV sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile, introducendo ipotesi di realizzazione alternativa sulla direttrice tirrenica, sulla direttrice ionica e su quella mediana della Calabria. Interlocazione con la Commissione UE e con il Governo Nazionale sulla base del Rapporto di Fattibilità.

Realizzazione dello studio di fattibilità della linea AV, in relazione anche alle caratteristiche tecniche specificate nel rapporto di fattibilità. Realizzazione del progetto della linea AV in relazione allo studio di fattibilità.

Interlocazione con la Commissione UE al fine dell'inserimento del nodo aeroportuale di Lamezia nella rete TEN T core, in relazione alle indicazioni del Piano nazionale aeroporti. Predisposizione dello studio di fattibilità, e dell'eventuale progetto per le opere relative all'interconnessione diretta dell'aerostazione di Lamezia con la nuova stazione ferroviaria sottostante all'aerostazione, realizzando il nuovo tracciato ferroviario con ridisegno del macronodo di Lamezia nelle varie direttrici.

È utile sviluppare il tema del Piano Euro Mediterraneo dei Trasporti (PTMN-T).

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.2 Infrastrutture lineari di interesse nazionale

Le infrastrutture lineari di interesse nazionale definite nel PGTL e appartenenti allo SNIT (PGTL_SNIT) o nel Piano RFI (PRFI), o nel Piano ANAS (PANAS), sono infrastrutture invarianti del Piano Regionale Trasporti della Calabria.

Le infrastrutture non esplicitamente citate nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, relative alla risoluzione dei problemi di ultimo miglio per

L'interconnessione di infrastrutture invariati, sono anche esse infrastrutture invariati per il Piano dei Trasporti della Calabria.

Avanzamento delle fasi di studio di fattibilità, progettazione e realizzazione delle infrastrutture di interesse nazionale inserite nei Piani PGTL_SNIT, PRFI, PANAS e delle infrastrutture non esplicitamente inserite nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, relative alla risoluzione dei problemi di ultimo miglio per l'interconnessione di infrastrutture invariati.

Avanzamento nelle fasi di progettazione delle infrastrutture invariati, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di progettazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

Monitoraggio, da parte della Regione tramite il settore competente o l'Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", dello sviluppo delle infrastrutture invariati di interesse nazionale, sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte del MIT, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari stradali (ANAS) e ferroviarie (RFI), e comunque le aziende a partecipazione pubblica devono portare avanti nei loro programmi per tutte le modalità di trasporto e per la logistica.

Costituiscono inoltre invariati ferroviari i seguenti interventi:

- potenziamento della Lamezia - Catanzaro, con raccordo all'aeroporto di Lamezia;
- innalzamento del rango della ferrovia Jonica, portando tutto almeno a C, con salvaguardia e potenziamento degli incroci e rigenerazione del patrimonio dismesso e/o in disuso e/o in abbandono, per fini collettivi sociali e/o come nodi di interscambio tra i vari sistemi green.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.3 Programma manutenzione straordinaria, completamento infrastrutture e ultimo miglio

Supporto ad un programma di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di trasporto inserite nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS.

Supporto a programmi di messa in sicurezza rispetto ai rischi idro-geologici delle infrastrutture di trasporto inserite nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS.

Supporto ad un programma di completamento delle opere stradali, cosiddette incompiute, per le quali gli ulteriori investimenti -a finire- non superino il valore del

10% dell'investimento sino ad oggi effettuato con i costi attualizzati.

Misure per gli interventi infrastrutturali di ultimo miglio che consentano l'interconnessione delle reti di differenti livello o modo, nonché l'accesso ai punti nodali delle reti, che abbiano precise caratteristiche di origine e/o destinazione degli spostamenti, o siano strategici per l'interscambio modale.

Monitoraggio da parte della Regione tramite l'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti" dello sviluppo del piano di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di trasporto, del completamento delle opere stradali e degli interventi di ultimo miglio: sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte del MIT, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari, devono portare avanti nei loro programmi di manutenzione.

Misure per la riduzione dell'intrusione visiva, a partire dalla eliminazione delle barriere frangivento (o fonoassorbenti) opache in presenza di aree a valenza paesaggistica.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.4 Infrastrutture lineari di interesse regionale

Le infrastrutture di interesse regionale non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica.

Predisposizione del piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica e dei suoi successivi aggiornamenti, con indicazione delle fasce di priorità delle opere.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore dei trasporti e della logistica, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Nella selezione delle opere di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare tutti i segmenti di trasporto rilevanti, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del D.Lgs 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean predisponendo, ove necessario, una specifica project review, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili.

7.5 Infrastrutture lineari di interesse urbano e locale

Le infrastrutture di interesse sovracomunale non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

Predisposizione del piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica e dei suoi successivi aggiornamenti, in relazione alle nuove aggregazioni amministrative attivate o in corso di attivazione, con indicazione delle fasce di priorità delle opere.

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore dei trasporti e della logistica, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Nella selezione delle opere di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare tutti i segmenti di trasporto rilevanti, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del D.Lgs 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, predisponendo, ove necessario, una specifica project review.

Costituiscono infrastrutture invariante per la mobilità locale: il sistema metropolitano di Cosenza - Rende (a sistema con RFI nel nodo di Settimo - Montalto e con Ferrovie della Calabria, FdC, nei nodi di Cosenza Vaglio Lise e Cosenza Centro); il sistema ferroviario FdC Cosenza-Catanzaro (a sistema con Tram-Treno nei nodi di Rogliano, Cosenza Centro, Cosenza Vaglio Lise); il sistema metropolitano di Catanzaro Lido - Lamezia, con estensione sino all'aeroporto di Lamezia (a sistema con ferrovia aeroporto Lamezia Catanzaro Lido e con FdC nei nodi di Germaneto e Catanzaro Lido); la metropolitana sostenibile di Reggio Calabria (a sistema con RFI nei nodi di Reggio Calabria Lido, Reggio Calabria Centrale, Aeroporto); il potenziamento del sistema di controllo treni, degli incroci e dei fabbricati viaggiatori esistenti al fine di attivare un servizio metropolitano nell'area della Locride; il potenziamento del sistema di controllo treni, degli incroci e dei fabbricati viaggiatori esistenti al fine di attivare un servizio metropolitano nell'area della Sibaritide; il potenziamento del sistema di controllo treni, degli incroci e dei fabbricati viaggiatori esistenti al fine di attivare un servizio metropolitano nell'area del Crotonese.

Le infrastrutture di interesse sovracomunale lineari non finanziate nelle programmazioni delle Province, dalla data di adozione del PRT, sono da verificare

nell'ambito del Piano di settore.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.6 Infrastrutture nodali di interesse nazionale e regionale

Le infrastrutture nodali di interesse nazionale e regionale non previste nei Piani PTENT, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture nodali. Sono da considerare le infrastrutture per i porti e per le aviosuperfici.

Costituiscono interventi invariati tutti gli adeguamenti strutturali e funzionali dei porti di Palmi, Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Vibo Valentia.

Predisposizione dei piani di settore delle infrastrutture nodali, porti, aeroporti e avio superfici, con indicazione delle fasce di priorità delle opere, considerando: le specificità delle realtà esistenti nel settore portuale, a partire dalle attività peculiari per la pesca e il turismo; e le specificità e delle aviosuperfici esistenti, a partire dalle attività peculiari per il turismo, la sicurezza ed il soccorso, con l'obiettivo di potenziare l'accessibilità esterna nell'ambito delle disposizioni ENAC, con particolare riferimento all'area Nord della Calabria, sia alto tirreno che alto jonio.

Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, le invarianti a supporto della logistica sono definite nelle aree portuali, a ridosso delle principali stazioni merci e all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi.

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore delle infrastrutture nodali, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti.

Nella selezione di nodi, porti e aeroporti, di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare le attività economiche peculiari potenziali, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del D.Lgs 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, predisponendo, ove necessario, una specifica project review.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.7 Ferrovie della Calabria

Le infrastrutture di Ferrovie della Calabria o in gestione, di cui all'Art. 8 del D.lgs n. 422/97, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica. Le stesse Ferrovie della Calabria, in attuazione del disposto di cui all'Art 13 della Legge Regionale n. 35 del 31/12/2015, a breve opereranno una scissione del ramo d'azienda afferente la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale che confluirà in una Agenzia regionale reti e mobilità, che oltre a gestire e mantenere la rete ferroviaria di cui trattasi assumerà ordinariamente anche le altre infrastrutture di trasporto di proprietà regionale. La stessa Agenzia svolgerà anche le funzioni di centrale unica di acquisto del materiale rotabile ferroviario ed automobilistico e di soggetto attuatore degli investimenti infrastrutturali di trasporto regionali, e su delega di Art. Cal, le funzioni di cui all'Art. 13 comma 22 lettere a), b) e c) della L.R. n. 35/2015.

Il Piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica ed i suoi successivi aggiornamenti, anche afferenti l'implementazione del compendio in esito all'attuazione della sopracitata norma, prevede una specificazione degli interventi relativi ai differenti archi della rete, ed alla loro destinazione attuale e finale, con specificazione anche degli interventi relativi ai differenti nodi della rete con particolare attenzione a quegli interventi che facilitino l'intermodalità ovvero l'interconnessione con la rete ferroviaria di proprietà di RFI, nonché con i sistemi in sede riservata in corso di realizzazione nelle aree urbane di Cosenza e di Catanzaro.

I criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nella rete Ferrovie della Calabria, prevedono assegnazione di fondi alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Nella selezione delle opere di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare tutti i segmenti di trasporto potenziali, nonché le modalità alternative e l'inserimento nei circuiti nazionali degli itinerari pedonali e ciclabili e/o delle ferrovie storiche, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del DL 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, predisponendo, ove necessario, una specifica project review.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.8 Sistemi di trasporto in sede riservata a scala locale

Infrastrutture in sede riservata a scala locale con riferimento a:

- infrastrutture in sede riservata o propria, di tipo tradizionale o innovativo per il TPL (tram, funivia, ...) nelle aree urbane, o nelle nuove unioni o fusioni di comuni, anche in relazione al collegamento tra la Stazione di Crotona, l'Aeroporto ed il Centro di Crotona, ed al collegamento tra Vibo Valentia e Vibo Valentia Marina;
- infrastrutture in sede propria (funivia, seggiovia, ..) per l'accessibilità ai parchi naturali, ai borghi storici e per l'integrazione dei percorsi turistici e religiosi, i criteri di selezione devono considerare oltre che gli obiettivi economici e finanziari, esplicitamente e con peso rilevante quelli di sostenibilità sociale con particolare riferimento alla difesa del territorio, all'inclusione sociale, al presidio, alla vigilanza, alla sicurezza, all'accessibilità.

Realizzazione dei rapporti o degli studi di fattibilità delle infrastrutture in sede riservata a scala locale sulla base dei piani degli enti interessati e della loro congruenza con il PRT.

Avanzamento nelle fasi di progettazione delle infrastrutture nell'ambito di progettazioni di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di progettazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

Avanzamento delle fasi di realizzazione delle infrastrutture, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di realizzazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.9 Sistemi per il trasporto pedonale e ciclabile

Sistemi di infrastrutture per il trasporto pedonale e ciclabile a scala sovracomunale e regionale con riferimento a:

- infrastrutture per la mobilità pedonale e/o ciclabile per i tratti degli itinerari internazionali che integrano la Calabria lungo tutto l'itinerario costiero tirrenico e jonico;
- infrastrutture per la mobilità pedonale e/o ciclabile in sede propria e/o promiscua, previste nei documenti di programmazione degli investimenti: POR, PON, FSC, PAC, PSR;

- infrastrutture per la mobilità ciclabile, per i collegamenti extraurbani e regionali, per l'accessibilità ai parchi naturali, ai borghi storici e per l'integrazione dei percorsi turistici e religiosi, i criteri di selezione devono considerare oltre che gli obiettivi economici e finanziari, esplicitamente e con peso rilevante quelli di sostenibilità sociale con particolare riferimento alla difesa del territorio, all'inclusione sociale, al presidio, alla vigilanza, alla sicurezza, all'accessibilità.

Le infrastrutture per il trasporto pedonale e ciclabile di interesse regionale e/o nazionale sono inserite nel piano di azione con indicazione delle fasce di priorità delle opere.

Predisposizione dei rapporti o degli studi di fattibilità nell'ambito del connesso piano di settore regionale, delle infrastrutture per il trasporto pedonale e ciclabile, nonché nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e nei Piani Generali Urbani del Traffico ove coincidenti con le infrastrutture di interesse sovracomunale e regionale.

Avanzamento nelle fasi di progettazione delle infrastrutture definite nei PUMS e nei PGTU sulla base di una verifica del piano di azione, e nell'ambito di progettazioni di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di progettazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

Avanzamento delle fasi di realizzazione delle infrastrutture in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di realizzazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.10 Osservatorio per il monitoraggio dei costi e dei tempi di realizzazione delle infrastrutture

Costituzione di un osservatorio per il monitoraggio dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti, nell'ambito dell'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", anche ai fini di consentire il confronto dei costi e dei tempi tra le diverse opere, e per promuovere la soluzione dei problemi locali e la diffusione delle migliori pratiche progettuali e realizzative, con la promozione di un approccio progettuale lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, che ottimizzi l'utilizzazione delle risorse pubbliche, anche in un contesto di project review.

Il modello di riferimento, assunto come base per dare risposte alle esigenze strategiche

di mobilità, è costituito dal Sistema Regionale Integrato dei Trasporti. Il modello SRIT va verificato nelle sue connessioni con le reti nazionali e locali e con le grandi direttrici internazionali.

Obiettivo 8: Sostenibilità, snellimento e semplificazione

Azione 8 Misure per la sostenibilità, la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi nel settore regionale dei trasporti e della logistica

8.1 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure relative all'utilizzo delle diverse di tipologie di veicoli, coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità economica e sociale.

Misure per il disaccoppiamento di incremento di Pil coniugato all'incremento di mobilità, in linea con le indicazioni UE a scala regionale.

Misure per il pieno utilizzo dei veicoli merci con la promozione di specifiche premialità a scala regionale, per l'incremento sistematico del fattore di carico a scala regionale.

Misure per ottimizzare le catene logistiche esterne complessive incrementando tutti i fattori di carico e riducendo le percorrenze a scala regionale.

Misure per l'utilizzo di veicoli di classe energetica avanzata (motori termici) rispetto a quelle vincolanti correnti a scala regionale.

Misure per l'orientamento della mobilità passeggeri verso i modi sostenibili.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.2 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure specifiche per l'utilizzo zero di combustibili fossili, e sostegno all'utilizzo di energia da fonti rinnovabile e per l'uso di veicoli elettrici, variamente articolate e attivate, al fine di un pieno impegno per l'equilibrio generazionale con incremento dell'utilità delle nuove generazioni

- Elaborazione di un piano di azione per la mobilità elettrica in Calabria, sulla base delle migliori best practice regionali italiane ed europee, a partire dal D.L. 83/2012, "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" e di quanto riportato nell'Appendice IX.
- Misure per incentivare l'utilizzo di carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili con caratteristiche di green ed energy efficient, in relazione alla normativa comunitaria sugli aiuti di Stato.
- Misure per il sostegno dell'energia prodotta da fonti rinnovabili sia dalle famiglie, sia dalle piccole imprese, con riferimento all'uso comprovato di veicoli elettrici in relazione all'energia prodotta.

- Misure specifiche per la sostenibilità in ambito urbano a favore dei comuni non soggetti alla adozione di PGTU (e.g. car sharing elettrico, bus elettrici, bicicletta a pedalata assistita...).

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

8.3 Promozione della sostenibilità economica dello sviluppo con misure coordinate con quelle specifiche di altre azioni, e con quelle della sostenibilità sociale ed ambientale considerando l'equità territoriale.

Misure per ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando l'uso di modi di trasporto più efficienti, con obiettivi specifici relativi al miglioramento dei prodotti e dei processi.

Misure per migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato.

Istituzione di un Fondo Regionale GREEN Region di cofinanziamento di iniziative coerenti con le misure del PRT previste per la sostenibilità, da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità con assegnazione di finanziamento di interventi coerenti con quanto definito nelle misure relative alla sostenibilità ambientale e sociale, tenendo conto dei seguenti driver: Potenziale di sviluppo territoriale; Incremento dell'occupazione territoriale; Coerenza con linee di sviluppo strategico italiane; Situazione territoriale rispetto a standard (es. dare una priorità maggiore a zone meno sviluppate); Sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento; Inserimento dell'intervento all'interno di un piano pluriennale di sviluppo.

Misure per Identificare potenziali punti di convergenza con iniziative di finanziamento poste in essere a livello comunitario (ad esempio programmi quali Horizon 2020 o LIFE 2014-2020), con il duplice obiettivo di: velocizzare il processo di reperimento delle risorse e implementazione dei piani di investimento; costruire metodologie di valutazione dei progetti di intervento sulle aree portuali attraverso una attività di benchmarking delle esperienze e dei programmi già esistenti.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.4 Promozione della sostenibilità sociale dello sviluppo con misure coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità ambientale ed economica, considerando l'equità territoriale e generazionale a partire dall'inclusione sociale.

Sviluppo della sicurezza, in relazione anche a quanto previsto nell'azione 9.

Verifica e la riduzione del rischio dovuto alla vulnerabilità delle reti, in relazione anche a quanto previsto nell'azione 9.

Incremento della qualità del lavoro nell'ambito dei sistemi di trasporto privati e pubblici, di tutte le modalità, con estensione del sistema di gestione della sicurezza e della salute previsto dal Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (D.Lgs 81/2008 e s.m.i.) e delle indicazioni previste dalla specificazione internazionale, ad adesione volontaria, BS OHSAS 18001:2007.

Misure per favorire l'inclusione sociale e l'accesso all'offerta di attività pubbliche e private di tutte le fasce sociali, promuovendo sia la decentralizzazione delle attività sia forme di copertura di tutti i territori e di tutte le fasce orarie per garantire la piena e non discriminata accessibilità.

Sviluppo della partecipazione in relazione anche a quanto previsto nell'azione 10.

8.5 Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti di interventi previsti all'interno del Piano Regionale dei Trasporti

Misure da regolamentare a scala regionale per i progetti di interventi previsti all'interno del PRT:

- Ulteriore valorizzazione dello strumento della Conferenza dei Servizi;
- Trasformazione dell'intervento di talune Amministrazioni da vincolante a consultivo, nel rispetto della normativa nazionale di settore;
- Valorizzazione dello strumento del silenzio - assenso, nel rispetto della normativa nazionale di settore;
- Fissazione di tempi certi per ciascuno degli atti del procedimento.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.6 Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali (Single Window) e nazionali ed estensione delle procedure di semplificazione sviluppate a livello regionale ai settori di interesse del PRT, SUAP (Sportello Unico per le Attività Produttive)

Implementazione diretta e/o specificata e/o regionalizzata degli interventi emanati a livello nazionale in relazione all'azione 1 del PSNPL "Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale".

Estensione delle misure agli altri porti commerciali ed industriali della Calabria

Estensione delle procedure semplificate (SUAP) attivate nell'area del porto e del retroporto di Gioia Tauro a tutti i porti ed ai connessi retroporti della Calabria con riferimento allo Sportello unico, in relazione alla definizione dei requisiti per la registrazione di un'impresa, per la concessione e/o vendita dei lotti/aree per le imprese, ed estensione a tutti i nodi delle reti logistiche generale, agroalimentare, metalmeccanica e a tutti i nodi di interscambio passeggeri.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.7 Promozione di un'Agenda per la semplificazione per i Trasporti e la Logistica 2016-2018

Promozione di un'Agenda regionale per la semplificazione in relazione all'Agenda nazionale per la semplificazione, che mette al centro l'innovazione e la trasparenza.

L'Agenda regionale, in linea con quella nazionale deve prevedere un controllo stringente sul rispetto delle scadenze e degli impegni assunti, i cui risultati siano resi pubblici periodicamente mediante un rapporto di monitoraggio.

Il monitoraggio dell'Agenda consiste nella rilevazione periodica dello stato di avanzamento di ciascuna delle azioni programmate (attività realizzate, cause degli eventuali scostamenti rispetto alle previsioni, ecc.).

L'Agenda, in linea con quella nazionale, deve prevedere che le associazioni dei cittadini, utenti e consumatori e le associazioni imprenditoriali partecipino al monitoraggio con segnalazioni e suggerimenti sulle eventuali criticità emerse in fase di attuazione.

Al monitoraggio possono inoltre contribuire singoli cittadini e imprese con commenti, segnalazioni di criticità complicazioni burocratiche o, viceversa, di buone pratiche in relazione agli interventi in corso, suggerimenti di nuove proposte di semplificazione.

(Fonte: Agenda per la semplificazione 2015 - 2017)

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 2 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.8 Introduzione dello snellimento dei servizi nei settori dell'apparato regionale che si interfacciano con settori produttivi aperti alla concorrenza internazionale.

Misure per l'introduzione dello snellimento, con l'introduzione di strutture organizzative che fanno riferimento al lean thinking.

Le misure sono mutate dalla lean production del manifatturiero, con le evoluzioni ottenute con il lean service, o come a volte definito, lean office, e sono estendibili ai principi larg (lean agile resilient green), ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili.

I settori nei quali viene introdotto il lean service sono quelli di riferimento del piano regionale dei trasporti, il lean service viene dapprima sperimentato ed implementato nei settori del Dipartimento Regionale che si interfacciano con settori produttivi aperti alla concorrenza internazionale, nello specifico il sistema portuale, il sistema logistico regionale ed il sistema economico complessivo di Gioia Tauro.

I settori interessati da questa organizzazione sono inoltre quelli del Corap, che vengono specificamente riorganizzati e destinati a supportare le funzioni connesse al sistema logistico ed al sistema Gioia Tauro.

I settori in questione della Regione e del Corap evolvono la loro organizzazione ed il loro modello produttivo finalizzando ai prodotti ed ai processi tramite una lettura innovativa da pensiero snello, a partire dalla identificazione del valore che il soggetto (pubblico o privato) che deve fruire del servizio è disposto a pagare; sino alla identificazione del flusso del valore sempre tirato dal soggetto stesso, analizzando in dettaglio tutti i muda dei vari tipi presenti nelle organizzazioni attuali.

8.9 Estensione della promozione delle strutture portuali e retroportuali verso i potenziali investitori internazionali

Estensione delle misure di promozione attivate nell'area del porto e del retroporto di Gioia Tauro a tutti i porti ed ai connessi retroporti della Calabria promuovendo l'adeguata trasferibilità, con un'identità omogenea, tenendo conto delle singole specializzazioni, delle differenti realtà portuali.

Estensione delle misure a tutti i nodi delle reti logistiche generale, agroalimentare,

metalmeccanica.

Estensione a tutti i nodi di interscambio definiti nelle azioni 3 e 4.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.10 Snellimento e semplificazione tramite l'uso di tecnologie informatiche e telematiche per tutti i processi amministrativi inseriti nel PRT

Sviluppo della telematica, in relazione anche a quanto previsto nell'azione 1.

Definizione di processi paper less in tutti i settori connessi al PRT.

Incremento dell'uso di internet con la previsione specifica dell'introduzione di miglioramenti che provengono dagli utenti sia personale strutturato che in collaborazione occasionale con la Regione.

Introduzione in ambiti specifici localizzati, della sperimentazione di internet delle cose (internet of things) sviluppando specifici protocolli, device, e quanto altro sperimentabile in un processo sistematico di innovazione/sperimentazione/diffusione.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 2, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

Obiettivo 9: Sicurezza e legalità

Azione 9: Misure per l'incremento della legalità e della sicurezza intesa come safety e security

9.1 Misure per ridurre la discrezionalità negli appalti di opere pubbliche e forniture -ante gare-.

Misure per l'applicazione, sulla scorta del DGUE, di un bando di gara tipo, per tutte le amministrazioni, senza clausole specifiche e particolari per le singole opere, con l'obiettivo di favorire la più ampia partecipazione, fermo restando gli obblighi di legge. Favorire il principio di rotazione nell'individuazione dei diversi soggetti coinvolti nelle attività di realizzazione degli interventi pubblici (attività di progettazione, esecuzione, collaudo, di supporto e responsabilità del procedimento).

Pubblicazione di tutte le gare di infrastrutture e servizi, riconducibili in qualsiasi forma al PRT, oltre che nelle dovute forme di legge, anche sul sito della Regione in una sezione appositamente dedicata.

Individuazione dei componenti delle commissioni aggiudicatrici per l'affidamento delle opere, sino al perfezionamento delle relative procedure ANAC, attraverso sorteggio pubblico all'interno dell'elenco di candidature idonee, selezionate con avviso pubblico regionale, nel rispetto delle norme di legge in materia. Le spese connesse con la nomina dei commissari potranno gravare sulle spese generali previste all'interno delle somme a disposizione dei quadri economici di progetto.

La Regione si impegna a istituire un'azione di monitoraggio specifica per le infrastrutture più rilevanti, finalizzata a rendere disponibile in formato aperto (open data) ogni informazione utile a garantire trasparenza e partecipazione sui processi di attuazione attraverso un portale dedicato.

9.2 Misure per facilitare l'azione di monitoraggio da parte delle forze dell'ordine delle relazioni economiche (protocolli di legalità) -post gare-.

La Regione si impegna a promuovere, richiedendo il concorso delle altre Autorità competenti, l'attivazione sistematica di protocolli di legalità in tutte le realizzazioni di opere (infrastrutture materiali e servizi) inerenti il sistema dei trasporti e della logistica, articolati, in linea di massima, almeno nelle seguenti sezioni: 1 verifiche antimafia; 2 Sicurezza nei cantieri e misure di prevenzione contro i tentativi di condizionamento criminale; 3 tracciabilità dei flussi finanziari; 4 esercizio e gestione dei contratti, anche per quanto riguarda i contratti di lavoro subordinato ed autonomo;

5 norme finali.

9.3 Misure per il coordinamento (ex ante, in itinere, ex post) e per gli investitori internazionali

La Regione si impegna a promuovere misure per il coordinamento sistematico con i Ministeri interessati e con le Prefetture, al fine di predisporre una specifica intesa operativa, a partire dalla definizione delle Opere, per il miglior controllo di tutte le fasi realizzative.

Attivazione di misure specifiche atte a garantire meccanismi automatici di risoluzione di contratti con fornitori e imprese locali (accordi privatistici e codici etici aziendali), destinate a chi decide di localizzare importanti investimenti, al fine di evidenziare ex-ante le modalità di interruzione dell'effetto "contagio" nella piena trasparenza delle azioni intraprese.

9.4 Misure per la sicurezza locale

Sostegno ai territori e alle attività economiche in relazione alla difesa ed all'accrescimento della legalità con misure relative a: contratti locali di sicurezza con sostegno economico alle imprese, recupero di beni confiscati, sostegno agli amministratori locali. Ai fini della presente misura deve essere attivata idonea intesa con i Ministeri interessati e con le Prefetture.

9.5 Misure per migliorare il reperimento ed il flusso di informazioni e di intelligence (qualificazione dell'azione territoriale degli apparati)

Sostegno all'attivazione di misure ordinarie e straordinarie attivate dai competenti organi dello Stato per il reperimento di informazioni, sia in forma sistematica che in forma campionaria, a scala strategica. Le informazioni possono essere sia finalizzate a specifici settori economici sia a definiti ambiti territoriali.

Nello sviluppo delle azioni per il reperimento delle informazioni, devono essere acquisiti i sistemi e le apparecchiature più avanzati: da sistemi di monitoraggio di aree territoriali basati sull'utilizzo dei droni, agli scanner per le unità di carico e di trasporto, ai sistemi di videosorveglianza più avanzati, e a quanto le più avanzate tecnologie possono permettere.

Il coordinamento della realizzazione delle misure connesse alla legalità ed alla security (in termini di occurrence) deve essere concentrato, per quanto riguarda la Regione Calabria, in uno specifico settore del Dipartimento della Presidenza intitolato alla legalità e alla sicurezza. Il flusso di informazioni con origine o destinazione la Regione

viene così ad essere unificato.

9.6 Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security nelle infrastrutture di trasporto

Predisposizione piano riduzione dei rischi connessi alla safety relativi alle infrastrutture, considerando:

- le differenti componenti dirette di rischio: accadimento, vulnerabilità, esposizione; con particolare attenzione alla riduzione dell'esposizione che può permettere di ridurre il rischio in tempi e costi contenuti;
- le differenti tipologie di rischio connesse con le condizioni territoriali della Calabria rispetto ai rischi di tipo antropico (chimico, nucleare, industriale, trasporti), e di tipo naturale: a) la riduzione del rischio è da considerare a condizioni di accadimento e vulnerabilità date mentre l'analisi e la progettazione deve essere rivolta all'esposizione; b) le differenti tipologie di accadimento con rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione, e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- le differenti scale territoriali: dai contesti urbani che devono implementare nei piani locali le migliori pratiche, ai comparti urbani e ai singoli edifici pubblici, a partire dalle scuole, i cui piani di evacuazione devono essere direttamente correlati a quelli urbani;
- le possibilità di accessibilità alternativa tramite le principali direttrici longitudinali;
- le componenti di vulnerabilità indiretta dei sistemi stradali urbani, in relazione alla vulnerabilità dell'edificato nelle aree urbanizzate per i vari eventi naturali ed antropici, e in generale al rischio di tipo idrogeologico e sismico in tutto il territorio;
- le componenti di vulnerabilità complessiva della rete stradale in relazione alla carenza di tracciati alternativi;
- le differenti ricadute del rischio da quello individuale (derivante da molteplici eventi), a quello collettivo.

Devono essere supportati i piani urbani, le specifiche componenti, riguardanti il rischio sismico, a partire dalle migliori esperienze nazionali e regionali.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 5 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

9.7 Riduzione rischi connessi alla security nelle infrastrutture portuali

Predisposizione Piano Riduzione dei Rischi nei Porti in coerenza con quanto previsto dal CISM (Comitato Internazionale per la Sicurezza Marittima nei Porti), che ha il compito di elaborare un programma nazionale contro gli atti terroristici rivolti al settore Marittimo e di stabilire il livello di sicurezza secondo quanto fissato dall'IMO (International Maritime Organization).

Il Piano deve considerare oltre le indicazioni previste dal CISM le combinazioni di maggiori probabilità di occorrenza per vulnerabilità e per esposizione nelle condizioni "as is", prospettando gli interventi per la condizione "to be", identificando le priorità di intervento sulla base del costo del tempo di realizzazione e della riduzione connessa di rischio.

9.8 Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security negli edifici pubblici con particolare riferimento alla mobilità e quindi alla riduzione dell'esposizione mediante evacuazione.

Predisposizione Piano riduzione dei rischi mediante evacuazione, considerando:

- le differenti componenti dirette di rischio accadimento, vulnerabilità, esposizione; con particolare attenzione alla riduzione dell'esposizione che può permettere di ridurre il rischio in tempi e costi contenuti
- le differenti tipologie di rischio connesse con le condizioni del singolo edificio rispetto ai rischi di tipo antropico e naturale.
- le differenti tipologie di accadimento con rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione, e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie.

Nella predisposizione dei piani di evacuazione possono essere utilizzate in prima istanza le normative di tipo IMO per quanto applicabili, identificando quindi i colli di bottiglia sui quali intervenire per aumentare i flussi di evacuazione, e idonei modelli di simulazione, ancorché semplificati che permettano di pervenire a indicatori di riferimento sia nella condizione "as is", sia in quella "to be" a valle di interventi edilizi di immediata realizzabilità, finalizzati appunto all'evacuazione.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 5 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

9.9 Sicurezza stradale

Misure per il rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello, regionale, provinciale e comunale, mediante interventi di ingegneria e di governance con obiettivo di piano *“incidenti zero”*. Queste misure sono da integrare con le misure specifiche previste nel piano relativamente agli impatti ambientali.

Misure per avviare i controlli della sicurezza stradale sui progetti, delle ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti e per l'attuazione del processo di classificazione della sicurezza della rete stradale, e promuovere la formazione e la attività degli *“esperti della sicurezza stradale”*, anche ai sensi del DM 35/2011 o con specifica ulteriore disciplina emanata dalla Regione.

Promozione dell'utilizzazione dei catasti viari per la effettuazione delle analisi di sicurezza. Queste misure devono prevedere l'introduzione, il collegamento ed il sostegno delle misure europee delle varie classi di *“Road Safety”*.

Le misure di governance devono essere poste in essere a partire dalle migliori conoscenze e competenze messe a punto nel territorio della Regione Calabria dai vari enti, dai comuni alle province ai dipartimenti universitari.

In via prioritaria occorre dare massima efficacia agli interventi per migliorare la sicurezza stradale, attraverso quattro azioni prioritarie definite a livello internazionale 4e, education, enforcement, engineering, endorsement:

- sviluppo di una nuova cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi educativi negli ambiti scolastici;
- rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello, regionale, provinciale e comunale, mediante interventi di ingegneria;
- valorizzazione di una cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi formativi ed informativi dei cittadini, anche mediante esempi positivi.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 5 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

9.10 Sicurezza nel lavoro

Valutazione della sicurezza guardando ai cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli settori, con la verifica delle connessioni tra sicurezza

e condizioni di lavoro, secondo quanto previsto dal D.Lgs 81/2008 e s.m.i. e dalla specificazione internazionale volontaria BS OHSAS 18001:2007.

Il PRT, nel suo processo di implementazione, deve agevolare la individuazione di linee di sviluppo della sicurezza sia attraverso l'introduzione di nuove tecnologie, sia attraverso la verifica delle modalità di organizzazione del lavoro. Verificando e sottolineando che la sicurezza non è da intendersi come un costo, ma come una risorsa e un'opportunità di crescita per tutto il sistema economico.

Obiettivo 10: Coordinamento pianificazione monitoraggio e condivisione

Azione 10: Misure per la pianificazione, il monitoraggio, la partecipazione e le risorse del sistema regionale dei trasporti e della logistica

10.1 Processo Generale di Piano

Sviluppo del processo di pianificazione, a partire dal Piano Regionale dei Trasporti nel documento fondante che è il Piano Direttore (in seguito in questa sezione solo Piano Direttore), secondo un modello di sviluppo in serie/parallelo di piani (nei vari stadi), che richiede un continuo movimento di feed-back al variare degli scenari e in relazione alle risposte del sistema dei trasporti e della logistica ed al variare delle possibilità di predisposizione dei piani di settore /o attuativi.

Articolazione di un Piano-Processo, differente dalla lettura che blocca in un documento unico la pianificazione, come anche richiamato nei documenti FESR 2009 e FAS 2009 in cui si specifica che il quadro degli interventi deve essere definito dal Piano Direttore e deve trovare attuazione nei Piani Attuativi e/o di Settore e negli altri documenti del Piano-Processo.

In questo quadro il Piano Direttore (questo documento) rappresenta il documento di riferimento per tutto il processo ed è il documento che soddisfa la condizionalità ex ante richiesta dal POR, dal PON e da tutti i piani ed i programmi di livello UE e nazionale.

Coordinamento delle fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione, gestione, monitoraggio relative a opere infrastrutturali e/o servizi, a partire dall'elaborazione del documento preliminare alla progettazione e del programma di finanziamento.

10.2 Piano Direttore Regionale Strategico dei Trasporti

Il Piano Direttore è il documento di base per tutta la pianificazione dei trasporti della Regione Calabria.

Questo documento definisce e individua le infrastrutture e gli interventi invariati per la Calabria e le infrastrutture e gli interventi eseguibili.

Si definiscono infrastrutture invariati per il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria le infrastrutture finalizzate al recupero di efficienza del sistema trasportistico di base ed al perseguimento dei target europei, con l'obiettivo di dare funzionalità operativa a infrastrutture riguardanti la Calabria.

Si definiscono interventi infrastrutturali invariati le opere infrastrutturali che già si possono prefigurare e che sono caratterizzate da azioni obbligate che comunque andrebbero intraprese, in quanto finalizzate al recupero di efficienza del sistema trasportistico di base, con l'obiettivo di dare funzionalità operativa a interventi già avviati riguardanti un comparto territoriale ben definito. Tra gli interventi infrastrutturali invariati sono individuati i progetti (interventi) realistici e maturi, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 - 2020). I progetti (interventi) infrastrutturali invariati non realistici e maturi costituiscono l'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati programmatici.

Si definiscono infrastrutture eseguibili per il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria le infrastrutture finalizzate al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria.

Si definiscono interventi infrastrutturali eseguibili le opere infrastrutturali che già si possono prefigurare in quanto finalizzate al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria.

Nell'ambito degli interventi eseguibili da realizzare ex novo, le priorità di realizzazione sono definite in congruenza con quanto previsto dal D.Lgs 228/2011.

Tra gli interventi infrastrutturali eseguibili sono individuati i progetti (interventi) realistici e maturi, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 - 2020). I progetti (interventi) infrastrutturali eseguibili non realistici e maturi costituiscono l'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali eseguibili programmatici.

Annualmente, la Regione Calabria può aggiornare l'elenco dei progetti (interventi) invariati realistici e maturi secondo le seguenti modalità:

A - i progetti (interventi) invariati programmatici possono confluire nell'insieme dei progetti (interventi) invariati realistici e maturi attraverso:

A1 - una D.G.R., se dotati di autonomia finanziaria propria e di competenza statale ed europea;

A2 - una D.G.R., corredata di allegato tecnico, in cui si dimostri la coerenza con gli obiettivi del PRT ed il soddisfacimento dei target definiti nel PRT, attraverso il sistema di monitoraggio, di cui all'appendice VII, con valori migliori rispetto a tutti gli altri interventi già inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati realistici e maturi e nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati programmatici;

B - i progetti (interventi) eseguibili, realistici e maturi o programmatici, possono confluire nell'insieme dei progetti (interventi) invariati soltanto attraverso la predisposizione di un piano di settore, in cui si dimostri la coerenza con gli obiettivi del PRT ed il soddisfacimento dei target definiti nel PRT, attraverso il sistema di monitoraggio, di cui all'appendice VII, con valori migliori, con verifica in tutto il sistema, rispetto a tutti gli altri interventi già inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati.

In fase di prima applicazione del PRT, la Regione Calabria individua i quadri dei progetti (interventi) invariati realistici e maturi definiti nell'Appendice IX, che risultano coerenti con gli obiettivi del PRT, contribuiscono al perseguimento dei target del PRT, sono immediatamente attuabili, dotati di tabella di marcia e quadro di bilancio con risorse disponibili per essere realizzati entro il 2023, soddisfano i requisiti giuridici per una valutazione ambientale e strategica.

Il Piano Direttore riceve indicazioni (in input) da piani di scala nazionale ed europea.

Il Piano Direttore fornisce indicazioni (in output) per i successivi documenti di pianificazione e/o di progettazione di scala regionale e locale. I contenuti dei successivi documenti della pianificazione regionale dei trasporti debbono essere coordinati con quelli della pianificazione nazionale. Il coordinamento deve avvenire sia rispetto ai piani attuativi (piani nazionali della rete stradale, della rete su ferro, dei porti, degli aeroporti, degli interporti) sia rispetto a studi di fattibilità e al relativo sottosistema modale nel quale l'intervento oggetto dello studio va ad innestarsi.

Coordinamento della pianificazione regionale, tra il settore dei trasporti e settori paralleli.

Promuovere in particolare il coordinamento tra la pianificazione territoriale e la pianificazione de trasporti, finalizzato alla realizzazione di assetti territoriali (Transit Oriented Development) e progetti urbani (Transit Oriented Design) congrui con l'utilizzazione del trasporto collettivo, contrastando la dispersione degli insediamenti.

Coordinamento tra pianificazione regionale e sub regionale: i contenuti dei successivi documenti della pianificazione locale dei trasporti debbono essere coordinati con quelli della pianificazione regionale, nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs 422/97, della normativa in materia di città metropolitana, di unioni e fusioni di comuni.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

10.3 Prodotti del Processo dal Piano Direttore

A partire dal Piano Direttore, i prodotti ottenibili dal processo regionale di piano sono costituiti da:

- Piani attuativi e/o programmi di attuazione e/o piani di settore, di sviluppo, di azione e modali, che possono essere articolati in due fasi, con una prima fase, immediatamente esecutiva, può essere costituita dal Programma e/o Piano, che costituisce uno specifico programma e/o piano di attuazione, inteso come stralcio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti contenente gli interventi invariati di piano, di carattere esecutivo, che del Piano Direttore conserva anche la validità dei processi di valutazione ambientale. I piani attuativi e/o programmi di attuazione e/o piani di settore e i programmi di intervento possono essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Rapporti di fattibilità, definiti come documenti che considerano gli aspetti fondanti di un intervento singolo complesso o di un insieme organico di interventi particolarmente complessi che interessano la Calabria, ma che fanno capo alla decisionalità del Governo Nazionale e/o della Commissione Europea, e intesi come documenti propedeutici alla predisposizione dello Studio o del Progetto di Fattibilità, da produrre in uno al Governo e/o alla Commissione Europea. I Rapporti di fattibilità possono essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Studi di fattibilità, relativi a un singolo intervento o ad un insieme organico e coordinato di interventi, già presenti nel PRT, siano essi di tipo istituzionale, infrastrutturale o gestionale, che prevedono la valutazione di fattibilità, tecnica, amministrativa, economica, commerciale, finanziaria ed ambientale, fornendo indicazioni preliminari per le fasi successive di progettazione. Gli studi di fattibilità possono essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Progetti di Fattibilità, documenti previsti dall'aggiornamento del nuovo Codice degli Appalti (2016) e dall'Allegato Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (2016), che di fatto divengono il primo livello progettuale, sostituendo studio di fattibilità e progetto preliminare. I progetti di fattibilità possono

essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;

- Studi pilota e interventi connessi, ovvero sperimentazioni di ipotesi progettuali innovative, nel campo dei trasporti e della logistica, per specifici contesti territoriali e determinate categorie di utenza, destinati a testare la validità delle ipotesi progettuali proposte. Tra gli studi pilota ed interventi connessi da avviare contestualmente allo sviluppo del processo di pianificazione, sulla base della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti, adottata con deliberazione della Giunta Regionale, in uno al Rapporto Preliminare Ambientale per come previsto dal regolamento VAS R.R. n. 3/2008, sono previsti i seguenti studi: *Percorsi Scolastici Sostenibili; Realizzazione interventi miglioramento tempi di evacuazione; Eliminare punti di massima incidentalità; Implementazioni di sistemi a domanda in aree a bassa densità.*
- Linee guida per la redazione ed implementazione di piani ad altra scala territoriale sub-regionale, o di progetti pilota e/o studi di fattibilità. Si prevede inoltre il recepimento di Linee Guida esistenti a livello europeo, nazionale, locale e/o *derivanti dal settore della ricerca e della ricerca applicata. Il sito della Regione Calabria* contiene riferimenti e link puntuali alle Linee Guida esistenti o di nuova e successiva emanazione, di riferimento per lo sviluppo del processo di pianificazione in Calabria. Le linee guida possono essere predisposte o recepite a partire dall'adozione, da parte della Giunta Regionale, della Proposta Definitiva di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Progetti, nei necessari livelli di definizione, e realizzazione per le opere individuate come invarianti (progetti realistici e maturi) nel Piano Direttore.
- Delibere di Giunta Regionale di implementazione di misure specifiche individuate nel Piano Direttore e predisposte a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

10.4 Monitoraggio del Piano

Implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema della mobilità connesso, ove possibile, con il sistema di monitoraggio nazionale del MIT.

Il monitoraggio sarà costituito da due servizi separati:

- Un servizio, di cui all'azione 3, operante nell'ambito dell'Area Funzionale Trasporti finalizzato al monitoraggio operativo dei dati e dei servizi di trasporto regionale, a supporto dell'attività di pianificazione e programmazione dei servizi di TPL finanziati dalla Regione, che alimenta i processi di:
 - verifica e certificazione dei servizi, in accordo con le disposizioni nazionali;
 - analisi dell'efficacia dei servizi sulla base di analisi della domanda di trasporto;
- Un servizio finalizzato al monitoraggio strategico del processo di pianificazione e del sistema di trasporto e logistico regionale in relazione agli obiettivi del Piano Direttore, operante nell'ambito dello specifico settore o dell'istituenda UOA Piano Regionale Trasporti, Pianificazione Regionale dei Trasporti, Area Funzionale Logistica Portualità, finalizzato a dotare la Regione di una competenza stabile ed aggiornata nel tempo, che possa sia supportare, verificare e validare le previsioni di domanda alla base dei singoli investimenti infrastrutturali di competenza, sia monitorare con funzione di osservatorio l'evoluzione del mercato di settore. Sono previste misure per il monitoraggio strategico ex ante, in itinere, ex post.

Il Piano di Monitoraggio generale del PRT è a carico della Regione Calabria.

Il monitoraggio degli interventi invariati realistici e maturi (di cui all'Appendice IX ed alla definizioni riportate nell'azione 10) è a gravare sulle relative risorse finanziarie, in quanto anche finalizzato alla determinazione del contributo derivante dai singoli progetti al raggiungimento dei target del PRT.

10.5 Sistema Informativo

Realizzazione di un sistema informativo regionale a supporto del decisore, costituito da un insieme articolato e strutturato di dati e modelli, funzionali alla pianificazione e al monitoraggio del sistema dei trasporti e della logistica, che confluiscono in un Sistema di Supporto alle Decisioni (DSS). I modelli presenti all'interno del sistema devono essere comparabili sia con il SIMPT del MIT e con le successive evoluzioni, sia con gli analoghi strumenti utilizzati dalla competente Direzione UE, sia con quelli utilizzati dalle

istituzione Euromed e UfM, al fine di poter fornire un continuo supporto quantitativo alle politiche regionali per l'accessibilità verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del mondo, nonché con eventuali altri sistemi informativi in ambito regionale, tra cui il SITO.

Le misure devono permettere di ottenere un Sistema Informativo unitario a scala regionale al fine di garantire:

- la coerenza interna al processo di pianificazione dei trasporti e della logistica della Regione;
- la coerenza interna ai più generali processi di pianificazione e programmazione territoriale della Regione, considerata la possibilità di strutturare uno scambio di informazioni reciproche tra i vari Dipartimenti regionali;
- la coerenza esterna tra i processi di pianificazione dei trasporti e del territorio a scala regionale e quelli a scala sub-regionale (città metropolitana, intercomunale e comunale), in previsione di forme codificate di condivisione delle banche dati disponibili che consentano un agevole scambio di informazioni tra l'ente Regione ed altri soggetti istituzionali (Città metropolitana, Unioni, Fusioni e singoli comuni).

Il sistema informativo della Regione deve permettere inoltre di condividere l'informazione e strutturare i flussi informativi con altri soggetti non istituzionali (ad esempio, associazioni di categoria, utenti dei servizi) e aziendali (ad esempio, le società ferroviarie), favorendo la massima fruibilità dei dati, garantendo le condizioni di interoperabilità tra i diversi ambiti.

Il Sistema Informativo Regionale è lo strumento in uso al servizio di monitoraggio strategico presso lo specifico settore o l'UOA.

10.6 Partecipazione: Public Engagement, Public Involvement, Istruttoria Pubblica

Attivazione di un processo di partecipazione dei cittadini (sindacati, associazioni datoriali, gruppi di partecipazione sociale, ambientale ed economica) con: rappresentanze dei lavoratori (es. sindacati), associazioni di ogni natura (datoriali, culturali, ambientali, economiche industriali, territoriali, ...), associazioni di cittadini diversamente abili, dipartimenti universitari e centri di ricerca che siano interessati direttamente o indirettamente al settore dei trasporti e della logistica o alla pianificazione urbana e territoriale o comunque ai settori produttivi interagenti con il piano.

Misure adeguate per promuovere le forme di partecipazione. Il Processo di partecipazione viene sviluppato in linea con le più nuove forme partecipative

sperimentate a livello nazionale ed internazionale: dal debat public, al public engagement ed involvement. La partecipazione così intesa deve coinvolgere tutti i portatori di interessi legittimi (stakeholder) nella analisi delle necessità e dei valori. L'obiettivo è attivare un processo trasparente di confronto con gli stakeholder, alla fine del quale vengano comunque assunte le decisioni senza dar corso a opzioni di tipo NIMBY o, al contrario, SotU. Le misure devono ispirarsi alle migliori esperienze italiane ed internazionali.

Predisposizione di un riferimento nella Regione durante il processo di piano tramite email, social, web, che consenta di supportare il processo di pianificazione con la partecipazione durante il suo sviluppo, in linea con quanto già nel PSNPL.

Predisposizione di un circuito comunicativo in relazione al web nelle sue varie forme, che avrà la funzione di avviare e mantenere, in fase di implementazione, nonché in occasione della revisione del Piano, un canale di collaborazione diretta con tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione, anche al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo e promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi.

10.7 Partecipazione istituzionale

Istituzione di un Forum del Partenariato Logistico e Portuale Regionale, che avrà la funzione di avviare e mantenere un canale di collaborazione diretta con i soggetti coinvolti nel sistema della logistica regionale, anche al fine di garantire sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi e il raccordo con il Forum del partenariato logistico e portuale previsto dal PSNPL.

Istituzione di un Comitato della Mobilità, con funzioni consultive in materia di Livello dei Servizi Minimi, tariffe e agevolazioni tariffarie, Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale, Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale, nonché sulle ulteriori questioni di indirizzo politico-amministrativo in materia di trasporto pubblico locale, in relazione a quanto specificato nell'obiettivo 3 e nella L.R. 35/2015.

Istituzione dell'Osservatorio della Mobilità, al fine di migliorare l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con le funzioni di raccordo con la Giunta Regionale ed il Comitato della Mobilità e di aggiornamento e integrazione di quanto facente capo al servizio di monitoraggio operativo in relazione a quanto specificato nell'obiettivo 3 e nella L.R. 35/2015.

10.8 Valutazione

Il ruolo della valutazione è centrale nel processo di piano in tutte le fasi, ed è necessario sostituire i tradizionali processi di spesa, in cui la valutazione ex post si riduce alla valutazione della spesa effettuata (output) rispetto a quella prevista, con la valutazione dei risultati ottenuti in termini di flussi di passeggeri e merci (outcome) e di perseguimento degli obiettivi definiti (goal) e della vision complessiva.

L'articolazione della Valutazione segue due ambiti, il primo riguarda la Valutazione Normata, il secondo riguarda la Valutazione Specifica inserita nei successivi documenti di pianificazione.

Nel caso del piano direttore, la normativa vigente prevede l'effettuazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che accompagna l'intero processo di pianificazione, articolandosi, in maniera parallela allo sviluppo del PRT, in una fase preliminare, in una definitiva, sino all'approvazione finale dei documenti (PRT e Rapporto Ambientale).

Per la Valutazione Specifica delle attività (comunque intese, dai piani ai progetti) devono essere implementate misure adeguate -anche non normate- che traggano diretto spunto dalle ricerche e dalle sperimentazioni più avanzate, a partire dai più moderni metodi di Analisi Benefici-Costi, e di Analisi Multi-Criteri da specificare con i metodi più adeguati.

Misure specifiche devono essere implementate con adeguate metodologie di valutazione e confronto per gli interventi sui sistemi di trasporto. Le misure di valutazione devono riguardare gli interventi con identificazione degli effetti rilevanti ai tre livelli di output, outcome e goal seguendo il Logical Framework Approach. Per la Valutazione Specifica misure dirette della Regione riguardano l'adozione di Linee Guida predisposte da altri Enti e mutuabili in tutto o in parte, o la predisposizione di nuove.

Misure specifiche devono essere implementate per il monitoraggio degli indicatori previsti dal piano con la produzione di report semestrali o annuali in relazione allo specifico indicatore.

10.9 Risorse e partecipazione negoziale

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico degli investimenti nel sistema dei trasporti e della logistica. Introduzione di un sistema quantitativo che, attraverso la definizione di criteri equi e trasparenti, contribuisca a creare un sistema bilanciato con riferimento all'allocazione delle risorse economiche generate all'interno del sistema dei trasporti e della logistica.

Ricognizione delle risorse disponibili e/o in corso di spesa, con riferimento ai

programmi di interesse regionale, nazionale ed europeo. Il tema delle risorse deve essere affrontato ponendo, tra gli obiettivi, l'efficientamento del sistema stesso, promuovendone per quanto possibile la liberalizzazione. Le risorse disponibili alla scala regionale fanno riferimento ai programmi nazionali ordinari, ai programmi straordinari europei (POR, PON, PSR, PAC), a quelli nazionali (FSC), ad eventuali fondi europei di altra natura (CEF,...), ai programmi degli enti di stato definiti dal MIT e dalle Commissioni parlamentari (RFI, ANAS, ENAC), alle leggi quadro (quali ad esempio legge quadro per le città metropolitane, L. 56/2014, leggi per le metropolitane, per l'ambiente urbano, per le piste ciclabili, per gli ITS,...) ai programmi concordati tra il Governo Statale ed il Governo Regionale (Patto per la Calabria, Intesa Generale Quadro). Le risorse sono calendarizzate sia negli impegni di spesa sia nella realizzazione delle opere nei rispettivi programmi.

In merito alle risorse necessarie per l'attuazione del PRT, alcune misure trovano diretta consequenzialità negli obiettivi tematici (OT) del POR/FESR 2014-2020. Le relazioni tra misure e OT del POR/FESR 2014-2020 sono specificate soltanto per alcune misure. Le ulteriori risorse per l'attuazione del PRT sono reperite nei fondi PAC regionali e nazionali, nei fondi FSC di nuova destinazione, nonché nelle ulteriori risorse disponibili a scala regionale, nazionale, comunitaria e internazionale, pubbliche e private. Gli interventi invariati realistici e maturi sono immediatamente attuabili, dotati di copertura finanziaria e di tabella di marcia con data di massima per l'ultimazione lavori specificata in appendice IX e comunque prevista entro il 2023.

Misure per la predisposizione di programmi territoriali specifici, quali:

- Accordi di Programma Quadro (APQ), in attuazione di intese istituzionali di programma per la definizione di programmi esecutivi di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati. Nell'ambito del Piano direttore, gli interventi previsti negli APQ, oltre quelli previsti nei programmi prima richiamati, sono considerati invariati. Per gli interventi eseguibili e per gli interventi invariati programmatici vale comunque quanto riportato nella misura 10.2. Le azioni di piano comprendono le misure necessarie per rispettare gli impegni che la Regione ha assunto in sede di programmazione negoziata.
- Accordi per le risorse programmate: Specificazione delle risorse, quantificazione di tempi di realizzazione e costi in modo da programmare le opere infrastrutturali rilevanti in un preciso condiviso quadro di priorità e da programmare in modo condiviso le strutture quadro dei servizi. La condivisione della programmazione si deve esplicitare per integrazioni orizzontali tra gli

Assessorati e i Dipartimenti Regionali e per integrazioni verticali con i Comuni, le differenti associazioni di Comuni, la Città Metropolitana, le Regioni limitrofe, i Ministeri e la Commissione UE con le rispettive DG. *Particolare attenzione deve essere data all'integrazione con i PISR (Progetto Integrato di Sviluppo Regionale), che come gli altri attori, ricevono dal piano indicazioni e contribuiscono al suo aggiornamento.*

Misure per lo sviluppo di strumenti di partenariato pubblico-pubblico quali:

- l'Accordo di programma sottoscritto fra più enti pubblici allo scopo di predisporre e attivare programmi e progetti che coinvolgono più enti (Legge 8 giugno 1990 n. 142 - art. 27);
- la Conferenza dei servizi introdotta per semplificare alcune procedure amministrative, rese sempre più complesse dal proliferare e dalla frammentazione dei diversi centri decisionali (Legge 7 agosto 1990 n. 241 - art. 14).

Misure per lo sviluppo di altre forme di programmazione negoziata quali: Patti territoriali, Contratti d'area, Contratti di programma, Accordi di Programma Quadro rafforzati.

Misure per lo sviluppo di forme di partenariato fra soggetti pubblici e soggetti privati, quale ad esempio lo strumento del *project financing* in quanto modello per il finanziamento e la realizzazione di opere pubbliche già previsto dalla Legge Merloni e successivamente reiterato in ulteriori dispositivi normativi fino alla pubblicazione del Codice degli appalti pubblici (57 legge 24 novembre 2000 n. 340, art. 21, 58; Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Legge Obiettivo; 37 Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163).

10.10 Unità Organizzativa Autonoma: Ufficio Regionale di Piano

Istituzione di un'Unità Organizzativa Autonoma (UOA) denominata: Ufficio Regionale di Piano dei trasporti e della logistica.

Le funzioni dell'UOA sono:

- monitoraggio tattico e strategico della domanda mediante rilievi effettuati con differenti tecnologie, recepimento dei rilievi effettuati da altri Enti (ANAS, ISTAT, Ferrovie, AdSP, ...) o altri uffici regionali;
- monitoraggio tattico e strategico ex ante, in itinere ed ex post dei traffici nei differenti settori modali e in tutte le forme di intermodalità, interfacciamento con il monitoraggio operativo dei servizi di TPL svolto dall'Area Funzionale Trasporti;

- produzione ed aggiornamento previsioni di domanda per segmento di utenza da modello;
- monitoraggio tattico e strategico ex ante, in itinere ed ex post dell'offerta di servizi nei differenti settori modali e in tutte le forme di intermodalità, interfacciamento con il monitoraggio operativo dei servizi di TPL svolto dall'Area Funzionale Trasporti promozione, approvazione e monitoraggio dei documenti di pianificazione attuativa e di settore di scala regionale;
- interfacciamento con la pianificazione di scala urbana, dai singoli comuni, alle unioni, alle fusioni, alla città metropolitana;
- approvazione, ai fini della compatibilità con il Piano Regionale dei Trasporti, dei provvedimenti relativi ad investimenti infrastrutturali che comportino finanziamenti regionali, statali, comunitari o internazionali;
- promozione, approvazione e monitoraggio dei provvedimenti di incentivazione dei traffici marittimi, ferroviari ed intermodali che comportino finanziamenti regionali;
- partecipazione agli organismi nazionali ed internazionali di pianificazione dei trasporti e della logistica.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.