




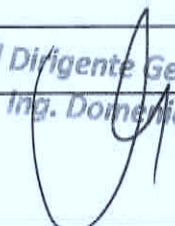
REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

Deliberazione n. 1 della seduta del 08/01/2016.

Oggetto: Piano Regionale Trasporti. Approvazione metodologia di sviluppo.

Presidente o Assessore/i Proponente/i: _____ (timbro e firma) 

Relatore (se diverso dal proponente): _____ (timbro e firma) _____

Dirigente/i Generale/i: _____ (timbro e firma) 
Il Dirigente Generale
Dott. Ing. Domenico Pallarla

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Antonio VISCOMI	Vice Presidente	X	
3	Carmela BARBALACE	Componente	X	
4	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
5	Antonietta RIZZO	Componente	X	
6	Federica ROCCISANO	Componente		X
7	Francesco ROSSI	Componente	X	
8	Francesco RUSSO	Componente	X	

~~DIRIGENTE GENERALE DEL DIP. PRESIDENZA~~
Assiste il ~~Segretario Generale~~ della Giunta Regionale.

La delibera si compone di n. 5 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegati.

Il dirigente di Settore

Si attesta che il provvedimento non dispone impegni di spesa a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione.

Il Dirigente Generale del Dipartimento del Bilancio

(timbro e firma)

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO CHE

- con deliberazione del Consiglio Regionale n. 191 del 3/3/1997 è stato approvato il vigente Piano Regionale dei Trasporti (PRT);
- con delibera di Giunta regionale n. 834 del 14.12.2009 è stato approvato il documento Piano Regionale dei Trasporti - Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale, condiviso con i principali interlocutori istituzionali e sociali, che costituisce a tutti gli effetti le Linee Guida di Piano ed è articolato in:
 - tre aree di azione rilevanti per le persone, definite "Comune Amico", "Sistema Integrato Metropolitano Regionale", "Servizi Nazionali, Internazionali e Intercontinentali";
 - tre aree di azione rilevanti per le merci, definite "Logistica urbana", "Logistica Territoriale", "Al centro del Mediterraneo";
 - due aree di azione comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi, e trasversali a componenti e fasce della mobilità, definite "Innovazione ed ITS", "Ricerca e Formazione";
- con delibera di Giunta Regionale n. 165 del 27/2/2010, al fine di sperimentare gli elementi centrali di Piano prima delle implementazioni generalizzate, sono stati proposti specifici progetti pilota;
- con delibera di Giunta regionale n. 30 del 28.1.2013, adottata all'esito di un processo partecipativo che ha coinvolto vari soggetti (Province, UPI, ANCI, Organizzazioni Sindacali, Associazioni delle aziende di autotrasporto viaggiatori, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Direzione Marittima Regionale, ANAS e Ferrovie dello Stato) sono state approvate le nuove Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti;
- le menzionate Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti, contestualmente all'approvazione, sono state pubblicate e rese disponibili per la consultazione;
- a seguito del recepimento delle osservazioni emerse dalla consultazione, con delibera di Giunta regionale n. 286 del 05/08/2013, è stata approvata la seconda e definitiva versione delle Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti, sulla quale è stato acquisito il parere favorevole con osservazioni della Commissione Consiliare (Parere n. 63/9, IX legislatura);
- con decreto dirigenziale n. 10477 dell'1/9/2014, sono stati adottati i seguenti documenti:
 - Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti e allegato cartografico;
 - Rapporto Preliminare Ambientale;
 - Questionario di Consultazione Preliminare,

ed è stata avviata la procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), con l'approvazione, per quanto di competenza, dei documenti sopra richiamati, propedeutici all'avvio delle consultazioni previste dall'art. 13 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e dall'art. 23 del Regolamento Regionale n. 3/2008;

- in data 9/6/2015 la versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti è stata formalmente trasmessa al Dipartimento Programmazione Nazionale e Comunitaria;
- la redazione del Piano Direttore del Piano Regionale dei trasporti costituisce condizionalità ex ante in tema di impiego dei fondi strutturali, secondo quanto prescritto dalla Commissione Europea in materia di programmazione 2014-2020;

CONSIDERATO CHE

- il 3/7/2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato in via preliminare il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL), in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164 (c.d. Sblocca Italia), al fine "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti";
- con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015 (Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27/10/2015) è stato approvato il PNSPL;
- in data 27/08/2015 il Consiglio dei Ministri ha altresì approvato il Piano Nazionale degli Aeroporti, al fine di fornire alle varie componenti istituzionali e operative un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, di disporre di uno strumento di governance per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo, di ottimizzare l'offerta trasportistica e individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti e che nel Piano sono individuati 10 bacini di traffico omogeneo e per ciascuno di tali bacini sono identificati gli aeroporti di interesse nazionale, riportati nel D.P.R. del 17/09/15 (in fase di pubblicazione);
- con delibera di Giunta regionale n. 294 dell'11.8.2015 è stata approvata la proposta di istituzione della ZES a Gioia Tauro, al fine di agevolare l'attrazione di investitori e capitali stranieri e di promuovere lo sviluppo della Calabria, e che in data 25/9/2015 la proposta ZES è stata approvata dal Consiglio Regionale della Calabria e trasmessa alle competenti commissioni parlamentari, aggiornando, integrando e migliorando la precedente delibera adottata dal Consiglio Regionale sul medesimo oggetto;
- con delibera di Giunta Regionale n. 303 dell'11.08.2015 è stato approvato il POR Calabria 2014/2020, approvato dalla Commissione in data 21/10/2015;
- con delibera di Giunta regionale n. 305 del 18/8/2015 è stata avviata la stipula dell'Intesa Generale Quadro con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, allo scopo di definire in modo strategico e puntuale le opere da realizzare in Calabria, per migliorare ed efficientare struttura e funzionamento del sistema infrastrutturale, a supporto dei principali sistemi territoriali considerati strategici per lo sviluppo sostenibile, intelligente ed inclusivo, come richiesto dalla Strategia Europea "Europa 2020";
- è stato istituito un tavolo tecnico con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, con la prima riunione svoltasi in data 01/09/2015, allo scopo di predisporre la prima bozza dell'Intesa Generale Quadro;
- con delibera di Giunta Regionale n. 501 dell'1/12/2015, si è preso atto della decisione della Commissione europea di approvazione del Programma Operativo FESR/FSE 2014-2020 ed è stato istituito il Comitato di Sorveglianza del POR, avviando il percorso di attuazione della programmazione 2014-2020 basato sulla costante sorveglianza dei risultati, sulla valutazione dei progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi e sulla verifica della realizzazione delle strategie e delle politiche di sviluppo definite;
- in data 2/9/2015 è stato pubblicato il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020;
- è stato avviato un confronto con il Governo nazionale per l'elaborazione del Patto per la Calabria, che sintetizza, in termini di infrastrutture e servizi di trasporto, il programma di governo della Regione Calabria ed organizza le principali linee programmatiche per lo sviluppo produttivo e civile della regione in un'ottica mediterranea ed europea;

- è stata avviata la strategia regionale di ricerca e innovazione per la specializzazione intelligente della Calabria (Smart Specialization Strategy Calabria – S3 Calabria), a partire dall'elaborazione del Documento di Orientamento Strategico per il periodo di programmazione 2014-2020, che è proseguito con un lavoro specifico della S3, di condivisione e approfondimento dell'analisi e di confronto sulle priorità strategiche con i dipartimenti regionali e con gli attori del sistema di innovazione regionale, attraverso incontri e raccolta di contributi in parallelo con l'elaborazione del Programma Operativo Regionale 2014-2020, e con l'istituzione di Tavoli di Lavoro Tematici (9-11 dicembre 2015) per arrivare alla costituzione di gruppi di lavoro permanenti e strutturati (Piattaforme Tematiche regionali);

EVIDENZIATO CHE

- la versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti (D.D. n. 10477 dell'1/9/2014) non analizza Corridoio tirrenico, Polo intermodale di Gioia Tauro e Area integrata dello Stretto, rinviando, per la relativa trattazione, a successivi documenti specialistici;
- la versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti (D.D. n. 10477 dell'1/9/2014) ha molte componenti di scala tattica, relative ad un orizzonte temporale di medio – breve termine ed al trasporto collettivo di persone, più rispondenti alle caratteristiche di un piano attuativo che alla visione strategica richiesta ad un piano direttore;

RITENUTO CHE

- sulla base delle considerazioni che precedono è necessario definire ed attuare il Piano Regionale dei Trasporti nella sua specificazione strategica di piano direttore;
- le considerazioni che precedono assumono un ruolo centrale in quanto fondanti per lo sviluppo della mobilità in Calabria e dovranno trovare corrispondenza nelle azioni previste all'interno del PRT, al fine di allineare la pianificazione dei trasporti e della logistica alle decisioni assunte a livello europeo, nazionale e regionale;
- gli elementi tattici possono costituire base per i piani attuativi di settore e per i piani di scala tattica, per come previsto dal processo di pianificazione descritto all'interno del PRT;
- sia necessario procedere allo sviluppo dello stesso PRT, in relazione ai tre insiemi di elementi sopra citati, specificando vision, obiettivi ed azioni, secondo l'allegato tecnico che costituisce parte integrante della presente deliberazione;

PRESO ATTO CHE

- il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che il presente provvedimento non comporta nuovi o ulteriori oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale;
- il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa, nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7;

PRESO ATTO che il Dipartimento del Bilancio attesta che il provvedimento non dispone impegni di spesa a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale.

Tutto ciò premesso,

su proposta dell'Assessore al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro, prof. Francesco Russo, a voti unanimi,

DELIBERA

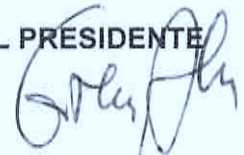
Per le motivazioni espresse in premessa, che qui si intendono integralmente riportate e trascritte:

- di approvare l'indicazione metodologica di sviluppo del Piano Regionale Trasporti secondo l'allegato tecnico alla presente deliberazione, che ne costituisce parte integrante;
- di demandare all'Assessore proponente l'adozione di ogni iniziativa necessaria all'avvio delle procedure necessarie all'aggiornamento, integrazione e completamento del Piano Regionale dei Trasporti e, in particolare, di predisporre e dare impulso alle attività necessarie per l'attualizzazione e l'avvio dei progetti pilota, per l'avvio di un Progetto Tematico Settoriale per la Mobilità e per l'avvio di uno specifico progetto di ricerca per l'analisi delle interazioni tra il Sistema Gioia Tauro, il Sistema portuale regionale e il territorio regionale;
- di notificare la presente deliberazione ai Dipartimenti Infrastrutture e Trasporti, Programmazione Nazionale e Comunitaria e Bilancio;
- di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e sul sito istituzionale della Regione ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL DIRIGENTE GENERALE DEL DIP. PRESIDENZA
IL SEGRETARIO GENERALE



IL PRESIDENTE



Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:
Il Verbalizzante

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data _____ al Dipartimento/i interessato/i al Consiglio Regionale

L'impiegato addetto

ALLEGATO TECNICO

ALLA D.G.R. N. 1 DEL - 8 GEN. 2016

Introduzione

L'adozione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è prevista dalla Legge Regionale (L.R.) 14/04/1986, n. 15, che, all'art. 6, demanda alla Giunta Regionale l'onere della predisposizione dello schema generale del PRT ed al Consiglio Regionale la sua successiva approvazione. L'approvazione del PRT, da parte della Regione, è altresì prevista dalla L.R. 07/08/1999, n. 23, con le modifiche del 2004 (L.R. 29/12/2004, n. 36), mentre alcune delle sue caratteristiche sono riportate nella L.R. 26/02/2010, n. 8, e ss.mm.ii.

Il PRT vigente risale al 1997, ed è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del 03/03/1997, n. 191.

A partire dal 2009 è stato avviato un nuovo processo di pianificazione, finalizzato all'aggiornamento del PRT.

Il Piano, sulla base della situazione attuale dei trasporti di passeggeri e merci, e della logistica e delle analisi di sviluppo della domanda nei differenti settori, si propone il raggiungimento di obiettivi strategici attraverso l'implementazione di azioni, la cui attuazione deve essere sviluppata per mezzo di misure infrastrutturali materiali e immateriali, normative e gestionali secondo le indicazioni di piano e di ulteriori strumenti attuativi.

Il Piano è uno dei mezzi che consente alla Regione Calabria di attuare un Sistema Mobilità sviluppato al meglio delle capacità disponibili nella situazione attuale e negli orizzonti temporali futuri.

La disponibilità di un Sistema Mobilità permette il rafforzamento economico interno, l'interazione con le nuove economie frontaliere UE e Mediterranee, l'integrazione di tutto il territorio della Calabria.

Il Piano parte dall'analisi degli elementi che condizionano pesantemente il sistema dei trasporti e della logistica della Calabria rispetto ai sistemi di altre Regioni italiane ed UE: dalle programmazioni a livello nazionale, europeo ed euro mediterraneo, all'analisi degli scenari economici alle varie scale, alla domanda nei vari segmenti, alla valutazione dell'offerta di servizi e di infrastrutture, nonché al sistema normativo e gestionale interessato.

Il Piano si sviluppa a partire dalla particolare situazione della Calabria. In Calabria la dinamica insediativa degli ultimi decenni ha visto crescere l'estensione delle aree urbane, soprattutto costiere, a cui ha corrisposto una tendenza all'abbandono delle zone rurali, con particolare riferimento a quelle interne. Oggi i numerosi centri urbani distribuiti su una costa molto estesa, che incornicia un territorio regionale con una accidentata conformazione geo-morfologica, sono serviti da un sistema di trasporto insufficiente nella sua dotazione infrastrutturale e dei servizi per garantire livelli minimi europei di funzionalità per le attività economiche e sociali, e privo di qualunque integrazione nelle sue differenti componenti modali. Tali condizioni del sistema di trasporto rendono difficile la mobilità interna alla regione (accessibilità interna) ed esterna alla regione (accessibilità esterna) di passeggeri e merci, rappresentando un freno allo sviluppo socio-economico della regione, per i costi elevati e le utilità estremamente basse rispetto ad altri sistemi territoriali.

Il raggiungimento di un Sistema Mobilità che superi i limiti accennati si ottiene, secondo la vision del Piano, considerando che:

- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della Calabria, da troppo tempo atteso;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere uno strumento decisivo per l'accessibilità esterna verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del Mondo;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere l'elemento base per l'integrazione di tutte le aree della Calabria, ai fini di un progetto complessivo di inclusione;

- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere quadro di riferimento per uno sviluppo della Calabria che sia garanzia di sostenibilità.

Per trasformare gli elementi di visione strategica in obiettivi specifici si seguono gli orientamenti comuni alla programmazione europea e nazionale dei trasporti, con attenzione:

- a tutti i segmenti di domanda in relazione al quadro di vision;
- a tutta l'offerta a partire dalla manutenzione ed all'incremento della sicurezza;
- all'innovazione ed allo sviluppo della formazione e della ricerca .

Il Piano indica dieci obiettivi strategici per il Sistema Mobilità con le relative azioni: formazione, ricerca, informazione e innovazione; aree urbane; servizi di mobilità passeggeri a scala regionale; servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale e internazionale; sistema logistico; Sistema Core Gioia Tauro Calabria; offerta infrastrutturale di lungo periodo; sostenibilità, semplificazione e snellimento, sicurezza e legalità; pianificazione, monitoraggio e condivisione, programmabilità delle risorse finanziarie.

Per ogni obiettivo sono individuate le azioni, le misure e le attività operative da intraprendersi per attivare interventi di tipo: gestionale, istituzionale, infrastrutturale immateriale, infrastrutturale materiale. A ciascun tipo di intervento per ciascuna azione corrispondono atti normativi, regolamentari ed organizzativi da adottare successivamente con tempistiche diverse durante il processo di implementazione, monitoraggio ed aggiornamento del Piano.

Il Piano si colloca in parallelo ai piani economici e finanziari della Regione, tra cui POR e IGQ, e costituisce elemento di riferimento per lo sviluppo della pianificazione di settore e locale, strumento di raccordo per gli interventi invariants del Paese e dell'UE, strumento di interfaccia per il PON e per gli altri strumenti finanziari.

È quindi necessario costituire un'azione di governo forte ed unitaria su tutto il Sistema dei trasporti e della logistica per utilizzare al meglio le infrastrutture attuali e le risorse disponibili, al fine di permettere che il Sistema Mobilità sia un'opportunità per la Calabria.

1
1
Il
a
m
pc
pc
Il
pa
gei
Me
par
Lo
pol
que
cost
Altr
cont
Vale
Sia i
regia
del p
che,
sfide
Alcu
•
•
• r

1. Una nuova visione del Sistema Mobilità Passeggeri e Merci della Calabria

1.1 La Mobilità in Calabria: crisi e opportunità

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT) nasce dall'esigenza di definire azioni unitarie a livello regionale, sia per indicare politiche specifiche in tutti i settori direttamente coinvolti, per modo di offerta e per segmento di domanda nei trasporti e nella logistica, sia per raccordare politiche generali in settori interessati dai trasporti: attività economiche, industriali e dei servizi, politiche territoriali, politiche scolastiche, agricoltura, turismo.

Il PRT è tanto più necessario in quanto si colloca in una fase dello sviluppo della Calabria particolarmente complessa, determinata dalla crisi economica che ha investito l'Italia e più in generale l'Occidente, in una situazione di aggravamento di ritardo dello sviluppo nelle Regioni del Mezzogiorno italiano; considerando però la fase economica odierna che, a livello Paese, ed in particolare nelle aree forti economicamente, sembra individuare una via di uscita dalla crisi.

Lo sviluppo dei trasporti nelle regioni meridionali è stato segnato da grandi e prolungati ritardi delle politiche nazionali e regionali: ciò non è ascrivibile a condizioni strutturali del Mezzogiorno. In questo caso è utile ricordare il caso della Campania che, nel primo decennio di questo secolo, ha costruito un sistema dei trasporti pubblici posto come benchmark in tutta l'UE.

Altre Regioni di altri Paesi europei hanno promosso politiche organiche nei trasporti che hanno contribuito in modo decisivo allo sviluppo complessivo del territorio, si pensi alla Regione di Valencia, come esempio importante di Regioni che si affacciano nel Mediterraneo.

Sia nelle esperienze italiane sia in quelle europee è emerso un ruolo importante della Regione nella regia dei processi di sviluppo del sistema dei trasporti complessivo. La ripresa della regia regionale del processo è tanto più necessaria in quanto il sistema presenta forti segnali di debolezza intrinseca che, sommati alla crisi complessiva, generano una caduta verticale della capacità di rispondere alle sfide che il momento pone.

Alcune questioni di crisi emergono in modo forte:

- rispetto alle infrastrutture materiali e immateriali
 - ridotta competitività del sistema economico rispetto alle altre regioni, a causa di carenze di infrastrutture ed inefficienze dei servizi, in relazione alle infrastrutture lineari (strada e ferrovia), che generano incrementi di costi e riduzioni di utilità;
 - perdita di competitività internazionale del transshipment, a causa dei nuovi porti nei Paesi emergenti della sponda Sud, sia per le politiche portuali dei porti delle penisole balcaniche, iberiche e del porto di Malta, politiche volte alla riduzione dei costi portuali ed all'incremento delle utilità dovute a innovazione e formazione;
 - assenza di una specializzazione integrata e di una vocazione per gli aeroporti, funzionale al sistema aeroportuale calabrese, con carenze gestionali;
- rispetto alla programmazione ed alle politiche locali nazionali
 - programmazione locale frammentaria e non coordinata con quella regionale e con le relative risorse disponibili;
 - importanza crescente della programmazione europea delle infrastrutture e dei servizi e della nuova programmazione del Mediterraneo, documenti strategici nazionali di settori specificati sia nel descrivere la situazione attuale sia nella prospettiva di sviluppo: piani nazionali porti e aeroporti;
 - politiche governative improntate alla valutazione: Documento Programmazione Pluriennale, Documento Monti per la programmazione;
- rispetto agli assetti gestionali
 - presenza di decisori pubblici e privati in vari organismi gestionali di infrastrutture, con modificazioni dei modi di programmazione e gestione

- presenza di società pubbliche e private in concorrenza e/a sovrapposizione nel sistema del TPL.

Contemporaneamente alla debolezza si presentano alcune importanti opportunità, anche in relazione all'uscita dalla crisi economica

- costituire il territorio di riferimento del Southern Range per l'ingresso/uscita negli scambi con l'Asia;
- costituire un core hub di riferimento per gli scambi nel Mediterraneo;
- sviluppare una politica economica – industriale e logistica interna (agroalimentare/manifatturiera) direttamente connessa a:
 - potenzialità data dalla baricentricità dell'area,
 - appartenenza alla zona euro,
 - condizione di area ex obiettivo 1,
 - ridotto o nullo rischio politico – territoriale.

1.2 Il Sistema Mobilità per lo sviluppo della Calabria

Il ruolo del PRT, alla luce di quanto visto nel precedente paragrafo, è molteplice. Da una parte diviene lo strumento di connessione tra politiche istituzionali di vario livello territoriale, da un'altra diviene elemento importante per lo sviluppo di politiche attive dei comparti industriali, agricoli e del turismo.

Il recupero della carenza nelle infrastrutture e dell'efficienza e dell'efficacia nei servizi è decisivo per il radicamento delle attività industriali, in quanto l'efficientamento dei trasporti è elemento centrale per la crescita del valore aggiunto con l'immissione di quantità potenzialmente imponenti di logistica territoriale; efficientamento dei trasporti e qualità della logistica territoriale divengono pilastri portanti per il radicamento e l'espansione del settore manifatturiero (es. metalmeccanico) e per l'espansione verso nuove prospettive dell'agroalimentare (polo nazionale e internazionale).

Il sistema di trasporto regionale è condizionato dal tessuto produttivo esistente, che dipende sia dai processi di ristrutturazione e riconversione delle imprese attive, sia dalla costruzione di nuove attività imprenditoriali che dalla cessazione delle attività esistenti. Nell'ultimo periodo, l'azione di questi due fattori ha portato, in Calabria, ad un consolidamento del settore terziario ed a un'integrazione tra industria e servizi. La quota più rilevante delle imprese attive, valutate come numero di imprese attive registrate presso le Camere di Commercio, è quella del settore della distribuzione commerciale (34,4%), seguito dall'agricoltura (19,7%), dalle costruzioni (13%), dall'industria manifatturiera (8,2%) e dai servizi di alloggio e ristorazione (7,1%) (*Fonte: Unioncamere, 2013*).

Riguardo al settore manifatturiero, nel 2012, circa il 73% delle imprese calabresi, rispetto al numero totale di imprese risultanti nei registri camerali, risultava attivo in quattro grandi comparti: prodotti alimentari e bevande (26,6 %), metallo e prodotti in metallo (26,3 %), legno e prodotti in legno (11,1 %), prodotti tessili, articoli di abbigliamento, cuoio e pelli (8,4 %).

Per quanto concerne la fabbricazione di macchinari e attrezzature varie, che rappresenta uno dei settori di punta dell'export regionale, nel 2012 risultavano attive in tale comparto 328 imprese (*Fonte: Unioncamere, 2013*).

Ad oggi, la Calabria è dotata di cinque Consorzi per lo Sviluppo Industriale, uno per ogni Provincia; complessivamente, all'interno di queste aree sono ubicate 803 aziende in cui lavorano oltre 10.000 addetti. In termini di estensione, il Consorzio ASI più vasto è quello della Provincia di Reggio Calabria, che si estende per circa 1.800 ettari, di cui 420 circa destinati all'istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) nell'Area di Gioia Tauro, in corrispondenza del principale sistema portuale calabrese.

1.3 Il Sistema Mobilità strumento per l'accessibilità esterna: Italia, UE, Mediterraneo, Resto del Mondo

Il ruolo del PRT e delle sue implementazioni successive è centrale per il riposizionamento della Calabria nell'ambito delle catene logistiche internazionali che collegano i macro mercati dell'Asia con l'UE. Altrettanto importante è il ruolo che la Calabria può e deve avere negli scambi tra i paesi UE ed i paesi della sponda Sud del Mediterraneo. In questo senso il PRT è pienamente allineato con il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL), con le scelte effettuate a scala europea, con le decisioni 1315 e 1316.

A fronte di un volume di flussi container origine-destinazione via mare di 171 milioni di TEUs nel mondo al 2014, la rotta Europa-Asia e viceversa si è attestata a 20 milioni di TEUs (2013), mentre la rotta transatlantica a 6,5 milioni di TEUs. Nel bacino del Mediterraneo il numero di contenitori movimentati è stato di 60,5 milioni di TEUs nel 2013, con una incidenza del 8,6% rispetto al mondo. Alcune stime indicano per il 2025 un numero di contenitori movimentati nel Mediterraneo compreso tra 78 (instability case) ed 84 milioni di Teu (recovery case).

Questo ricco segmento di mercato riguardante la regione Euro-Mediterranea, servito in prevalenza da servizi di tipo lo-lo, viene conteso tra i porti del Northern Range europeo e i porti del Mediterraneo. Fra i porti del Mediterraneo, inoltre, è presente una forte competizione dovuta sia alla nascita di nuovi porti che all'espansione di quelli esistenti.

Nell'ambito del Mediterraneo, sono rilevanti gli scambi di merce tra i paesi della sponda nord del Mediterraneo con quelli della sponda sud, operati mediante servizi di tipo ro-ro. Nei porti italiani i traffici ro-ro complessivi sono stimati pari a circa 75,7 milioni di tonnellate/anno (2013), con 48,8

milioni di tonnellate/anno di cabotaggio e traffici nazionali, 13,6 milioni di tonnellate/anno tra i porti del Tirreno e il bacino mediterraneo occidentale e 13,3 milioni di tonnellate/anno dai porti adriatici verso il Mediterraneo orientale.

L'implementazione del PRT contribuirebbe a sviluppare l'intero sistema economico regionale, ed allo stesso tempo nazionale, proponendo una riduzione complessiva dei costi ed un incremento di utilità per le merci che possono essere interconnesse dal nodo regionale.

Il ruolo del trasporto aereo è centrale per i passeggeri, stante la perifericità della Regione, ed è importante il ruolo definito dal Piano Nazionale Aeroporti per gli scali della Calabria. Secondo il Piano Nazionale, di recente approvazione, rispetto all'area sovra regionale Sud ed al bacino di traffico omogeneo Calabria, risultano aeroporti di interesse nazionale i tre aeroporti calabresi di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona, e, tra questi, assume particolare rilevanza strategica quello di Lamezia Terme. Secondo i dati Assoporti, nel 2012 si è registrato complessivamente un traffico passeggeri per servizi aerei nazionali ed internazionali di quasi 3 milioni di unità, di cui circa il 75% è transitato per l'aeroporto di Lamezia Terme, il 20% è transitato per l'aeroporto di Reggio Calabria, il 5% è transitato per l'aeroporto di Crotona. Le prospettive di sviluppo, in coerenza con quanto previsto dal Piano Nazionale, riguardano la specializzazione di ciascuno scalo, rispetto alla funzionalità del sistema aeroportuale calabrese, ed il raggiungimento, pur tendenziale, dell'equilibrio economico-finanziario.

A scala nazionale e internazionale un ruolo significativo potrebbe essere svolto dal comparto crocieristico, attraverso la messa a sistema di un insieme di porti da inserire in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo, con funzioni di porte d'accesso al territorio regionale e di nodi privilegiati per la promozione/fruizione di itinerari turistici e dei contesti locali. Così come l'ipotesi di un crocierismo regionale consente di ipotizzare uno sviluppo del settore.

Il ruolo delle infrastrutture lineari (strade e ferrovie) di interesse nazionale ed europeo è decisivo per garantire l'accessibilità esterna e gli scambi della Calabria con il resto del Paese e d'Europa. Allo stato attuale le condizioni delle infrastrutture e dei servizi nazionali ed europei non garantiscono i livelli minimi di accessibilità per i cittadini e le imprese calabresi. Nei prossimi anni a scala europea si prevede una crescita della mobilità di persone e merci. La maggior parte degli scambi di merci che interessano l'Italia riguarda la direttrice nord-sud ed in particolare la Germania. In questa prospettiva, l'Europa ha definito le reti ed i corridoi infrastrutturali TEN-T (Trans European Network - Transport) ed i corridoi per i servizi merci RFC (Rail Freight Corridors).

Le prospettive del PRT sono coerenti con le indicazioni europee. Le infrastrutture portanti stradali e ferroviarie appartengono alla rete centrale (*Core*) ed alla rete globale (*Comprehensive*) europea. Pertanto le infrastrutture ed i servizi per la mobilità in Calabria sono disegnati per garantire lo sviluppo delle reti europee e l'accesso dai territori calabresi. Le reti ed i corridoi europei rappresentano un'opportunità per il porto di Gioia Tauro affinché diventi una delle principali porte di accesso del *Southern Range* europeo. Le azioni del PRT sono proposte nella prospettiva di perseguire gli obiettivi ed i relativi target nazionali ed europei per la mobilità di persone e merci a scala nazionale ed europea: per la mobilità di persone, la rete *Comprehensive* dovrebbe essere raggiunta in 30 minuti; per la mobilità delle merci trasferimento dalla strada alla ferrovia del 30% entro il 2030, e del 50% entro il 2050.

1.4 Il Sistema Mobilità strumento per l'accessibilità interna della Calabria

Il SM è fondamentale per lo sviluppo complessivo della Regione sotto due profili differenti.

Il primo riguarda la sua centralità per lo sviluppo delle attività economiche che implicano scambi con altri territori nazionali, euro mediterranei, intercontinentali, e quindi per connettersi con i poli internazionali della Calabria.

Il secondo riguarda la coesione e l'accessibilità interna di tutti i territori della Calabria, dalla Città Metropolitana di Reggio a tutti i sistemi urbani, ai territori costieri ed interni.

La coesione interna, tra i differenti territori è elemento strategico, perché può aprire importanti prospettive a tutta la Regione.

In Calabria sono attivi tre sistemi principali di attività produttive: il sistema industriale in senso lato, comprensivo di trasporti e logistica richiamato nelle sezioni precedenti, il sistema agricolo ed agroalimentare, il sistema turistico e culturale, comprensivo da un lato del sistema dei parchi e, in senso ampio, del sistema formazione e ricerca.

Il settore agroalimentare costituisce una potenzialità per lo sviluppo economico della Regione. L'importanza del settore agricolo nell'economia era e resta in Calabria molto più marcata rispetto a quella che esso riveste mediamente per l'Italia nel suo insieme: il peso dell'agricoltura in termini di occupazione e di reddito prodotto è pari a circa il doppio di quello medio nazionale; un calabrese su sette è conduttore di un'azienda agricola; una famiglia su quattro trae parte del suo reddito da un'attività indipendente in agricoltura; il peso del valore aggiunto agricolo su quello totale calabrese nel corso degli ultimi venti anni si è mantenuto costante intorno al 6,5% (Fonte: PSR 2007/2013). A scala regionale esistono tanti esempi di paesaggio agricolo fisionomicamente caratterizzante: è il caso della Piana di Gioia Tauro e di Lamezia Terme con il paesaggio dell'olivo; l'elevata specificità dei paesaggi agrumicoli della Piana di Sibari con le clementine, dell'alto tirreno cosentino con il cedro e il basso litorale jonico reggino con il bergamotto. Altri esempi sono rappresentati ancora dagli estesi seminativi del Marchesato crotonese (Fonte: QTRP Regione Calabria, di cui alla D.G.R. n. 377 del 22/08/2012). Tuttavia il settore è caratterizzato da un'elevata dispersione spaziale e da una polverizzazione delle aziende. Il tessuto di imprese che operano nel settore agroalimentari, salvo alcuni casi (ad es. la Sibaritide), comprende realtà di piccola dimensione. L'agricoltura calabrese produce alcuni prodotti specifici (es. olio, ortive ed agrumi). Esistono alcune proto-filiere produttive specifiche (ad es. il pesce nel vibonese). Nonostante i prodotti dell'agricoltura costituiscano la maggiore quantità di merci scambiata a scala nazionale ed internazionale, l'attuale sistema delle infrastrutture e dei servizi rappresenta un limite per lo sviluppo del settore. Occorre realizzare un sistema di infrastrutture e di servizi a rete, a servizio del settore agroalimentare, e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo. L'intermodalità (strada-mare, strada-ferro e mare-ferro) potrebbe garantire l'incremento di utilità per il settore agroalimentare calabrese. Il rilancio del settore agroalimentare può contribuire a perseguire l'obiettivo della strategia per Europa 2020 di incrementare il tasso di occupazione e di ridurre il numero di cittadini che vivono al di sotto delle soglie di povertà nazionali.

Rispetto al sistema turistico, le dotazioni di beni paesaggistici, ambientali e culturali, diffusi su tutto il territorio regionale, rappresentano una potenzialità per lo sviluppo del turismo in Calabria. Questi beni possono assumere un ruolo rilevante nello sviluppo economico della Regione.

In particolare, per quanto concerne il sistema dei parchi naturali, in Calabria sono presenti 3 parchi nazionali ed uno regionale, che, insieme alle aree marine protette, alle riserve statali e regionali, ed altri siti protetti si caratterizzano per un modello di assetto attuale indebolito dalla eccessiva frammentazione spaziale. Tra i parchi nazionali, il Parco nazionale del Pollino, con i suoi 192.565 ettari, di cui 88.650 nel versante della Basilicata e 103.915 in quello della Calabria, è il parco naturale più grande d'Italia e, se immaginato come unico sistema di offerta naturalistica, culturale e scientifica, presenta straordinarie potenzialità turistiche. Il Parco della Sila si estende per circa 74.000 ettari e si sviluppa nelle province di Cosenza, Catanzaro e Crotona, mentre il parco dell'Aspromonte si sviluppa nella provincia di Reggio Calabria per circa 65.000 ettari. Infine, il Parco regionale delle Serre si estende per circa 18.000 ettari nelle province di Catanzaro, Cosenza e Vibo Valentia. Complessivamente il sistema protetto è pari a circa il 21,35 % del territorio regionale, ponendo la Calabria al primo posto (Fonte: <http://www.parks.it/regione.calabria/>).

Un ruolo storico-documentario importante, anche se non abbastanza valorizzato, è quello svolto dai parchi archeologici e dalle aree archeologiche relative a ritrovamenti di epoca greca e romana. In effetti la diffusione di queste testimonianze sul territorio regionale è molto densa ed in continuo aggiornamento ma le aree appositamente attrezzate per la fruizione, sono relativamente poche ed, inoltre, non organizzate tra loro in una specifica rete tematica. Considerazioni analoghe a quelle espresse per i musei possono essere fatte per il sistema bibliotecario che conta complessivamente circa 370 biblioteche, delle quali 280 di proprietà pubblica (e di queste 211 di proprietà comunale).

Le prospettive di sviluppo riguardano la messa a sistema di queste aree, 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, che ad oggi costituiscono un limite per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità connesse al turismo ed alla fruizione delle dotazioni della Regione.

Per superare tali limiti occorrerebbe garantire l'accessibilità su due differenti livelli: l'accessibilità esterna, affinché il territorio calabrese possa essere raggiunto facilmente (via mare, via terra e via aerea) dal resto del territorio europeo e mondiale; l'accessibilità interna, affinché, una volta raggiunta la Regione, sia possibile spostarsi agevolmente tra i territori della regione lungo itinerari o circuiti turistici. Anche il rilancio del turismo in Calabria può incrementare i livelli di occupazione e ridurre il numero di cittadini in condizione di povertà. È necessario ipotizzare sistemi di mobilità differenti dalle tradizionali strade asfaltate che permettono l'accessibilità all'immenso patrimonio naturale.

1.5 Il Sistema Mobilità per la sostenibilità dello sviluppo

L'insieme di riferimento da considerare per tutte le azioni di piano è dato dagli obiettivi che il Piano deve porsi, in accordo con la politica governativa regionale.

In questo senso un obiettivo strategico del PRT, direttamente derivante dalla vision, è sinteticamente espresso dal perseguimento di una mobilità sostenibile.

La sostenibilità si articola in differenti obiettivi quali: sostenibilità economica, sociale ed ambientale. L'obiettivo complessivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente. La sostenibilità va declinata nelle più ampie classi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, ed in cui a loro volta ciascuna classe consideri esplicitamente i principi di equità territoriale e generazionale. Questo anche per dar voce all'inclusione sociale che si espliciti sia per i presenti che hanno una scarsa partecipazione democratica connessa alle differenti traiettorie di sviluppo economico dei territori, sia per le generazioni future che, a partire dai bambini di oggi, non hanno una rappresentanza politica di nessuna forma. Particolare attenzione deve essere data alla mobilità di tutti i cittadini diversamente abili.

Per le specificazioni delle tre classi di sostenibilità possono essere posti obiettivi intermedi di facile leggibilità, che vanno specificati ed arricchiti nei piani di settore e nei piani di scala locale, quali i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS). I PUMS possono essere redatti in forma associata nelle conurbazioni urbane per le quali i principali flussi di mobilità intercomunali sono dello stesso ordine di grandezza di quelli intracomunali, prescindere dall'esistenza di una Unione di Comuni. Per la sostenibilità economica vanno considerati obiettivi di efficacia e di efficienza; per la sostenibilità sociale obiettivi di sicurezza e partecipazione; per la sostenibilità ambientale obiettivi relativi alle aree antropizzate e non.

Efficienza ed efficacia si articolano in obiettivi specifici che vanno dalla riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi con incremento dell'efficienza della produzione e dell'efficacia del prodotto, all'innalzamento della qualità dei servizi (del trasporto e della logistica) e del lavoro (per i lavoratori dei differenti segmenti modali ed intermodali), ai processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire strumento; questi obiettivi vanno letti in relazione al ruolo dei trasporti e della logistica nel definire la produttività ed il livello di competitività della Regione, nell'ambito degli indirizzi complessivi di controllo della spesa pubblica, ma alla luce della spinta propulsiva che viene impressa dai fondi comunitari. Liberalizzazione e regolamentazione è necessario che procedano negli ambiti principali riguardanti il TPL (Trasporto Pubblico Locale). In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea è necessario: adottare misure per migliorare le prestazioni economiche e ambientali di tutti i modi di trasporto e misure per realizzare il passaggio dalla gomma alla ferrovia, e al trasporto pubblico di passeggeri, mediante una ridefinizione dei processi produttivi e logistici, una modifica delle abitudini associate ad un collegamento migliore tra i diversi modi di trasporto; un deciso miglioramento dell'efficienza energetica nel settore.

La sicurezza si articola in differenti obiettivi specifici connessi ai due grandi ambiti della safety e della security, con i problemi connessi alle varie aree del rischio.

La sicurezza deve essere intesa sia come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (safety) con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali, sia come protezione da atti criminali (security), e considerata per la prima volta non solo come costo, ma come prospettiva di crescita tecnologica, industriale ed economica. In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea un target qualificato per la safety, è azzerare al 2050 i morti con i differenti obiettivi intermedi. 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.

La sicurezza nel sistema complessivo e negli ambiti modali è opportuno che sia specificata e approfondita per i cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli modi verificando le connessioni tra sicurezza e lavoro; il PRT considera queste specificazioni individuando linee di sviluppo della sicurezza non solo nella introduzione di tecnologia, che va comunque validata ex ante, ma anche nella organizzazione del lavoro, e nell'emersione del sommerso. La sicurezza nel lavoro va ricercata non solo come standard da perseguire, ma come target da migliorare costantemente, ponendo la Calabria ed i suoi sistemi di trasporto all'avanguardia.

Nel PRT, per security e safety, vengono proposte strategie legate alla riduzione dell'esposizione in relazione alla minimizzazione di persone e beni coinvolti nel caso in cui un evento naturale, criminale o sovversivo si verifichi nel sistema.

La riduzione dell'esposizione risulta particolarmente importante perché consente di ridurre il rischio complessivo di quantità significative con risorse modeste ed in tempi molto brevi. L'esposizione deve essere ridotta in tutte le reti di trasporto. Dalle più importanti e vaste

territorialmente, come le reti autostradali, ferroviarie, e le reti urbane e metropolitane, alle più compatte come quelle interne agli edifici pubblici, alle scuole ed agli ospedali. Attenzione particolare deve essere data ai grandi nodi di scambio modale. E' opportuno operare con un programma regionale finalizzato alla riduzione dell'esposizione, ed è necessario sviluppare, in parallelo all'approvazione del PRT, un progetto pilota che ne consenta di definire i target, anche se solo per alcune scale dimensionali, e la realizzazione di uno specifico centro di ricerca.

E' necessario procedere a verifiche sulla vulnerabilità delle reti, ed all'organizzazione degli interventi adeguati alla riduzione anche in relazione agli eventi climatici ed allo stato di debolezza del territorio. La vulnerabilità deve essere esplicitamente considerata nell'analisi delle accessibilità e nella specificazione dei grandi progetti, a partire dal sistema autostradale. Bisogna analizzare il ruolo della vulnerabilità nelle aree fortemente antropizzate, a partire dall'area dello Stretto, sia per obiettivi ambientali, sia per obiettivi di sicurezza in termini di vulnerabilità ed esposizione. Analoghe verifiche devono essere esplicitate per la SS106 e per la SS18. Le politiche generali per la riduzione del rischio fanno riferimento nell'ambito del PRT alle reti di trasporto, ma devono interfacciarsi con le politiche insediative finalizzate alla riduzione del rischio, per le quali sono stati implementati in Calabria specifici progetti pilota, per i quali è necessario un passaggio ad una pratica diffusa.

Le strategie per perseguire l'obiettivo si possono suddividere nelle categorie relative a: veicoli; nodi; archi; sistema complessivo, con particolare attenzione alla verifica/certificazione di sicurezza dei traffici internazionali.

Uno specifico piano di settore deve essere sviluppato in relazione alla sicurezza, a partire dalle esperienze condotte nell'area di Crotone per l'aumento della sicurezza stradale e nell'area di Reggio per la riduzione dell'esposizione mediante evacuazione.

La partecipazione si declina in due modi differenti: sia come accessibilità e affidabilità dei servizi per tutti i cittadini, e diritti dei passeggeri; sia come partecipazione alle decisioni relative ai sistemi per la mobilità.

È opportuno notare che l'accessibilità ha differenti specificazioni, in relazione ai gruppi sociali di riferimento. L'accessibilità calcolata rispetto a tutta la popolazione di un'area può essere considerata un indicatore di sostenibilità sociale mentre l'accessibilità di un'area agricola di produzione può essere considerata un indicatore di sostenibilità economica. Particolare importanza ha l'obiettivo della partecipazione alle decisioni che deve ottenersi riducendo sia processi di tipo NIMBY (Not In My Back Yard) sia di tipo silence of the users. La partecipazione dei cittadini, la consultazione di tutte le altre autorità competenti esterne all'amministrazione che pianifica, la completezza dell'informazione e la trasparenza delle decisioni sono componenti del processo valutativo che legittimano a tutti i livelli l'azione unitaria di pianificazione e valutazione, garantendo comunque la certezza dei processi pianificatori in tempi adeguati. La partecipazione delle Fondazioni no profit, delle Associazioni, delle Onlus deve essere sollecitata e supportata. Deve essere infine attenzionata e contrastata la pratica corrente delle compensazioni nei casi di potenziamento di infrastrutture e servizi, sull'esempio della normativa francese.

Problema da porre e per il quale è necessario ricercare soluzioni innovative è quello della partecipazione generazionale: vanno ideati specifici momenti, da separare dai contesti rappresentativi istituzionali tradizionali quali Consiglio dei Ragazzi, Sindaco, etc. Deve essere ricercata e formalizzata sia la partecipazione istituzionale mediante le rappresentatività tradizionali, sia nuovi momenti, ancora non completamente definiti in punta di diritto come il bilancio generazionale.

La sostenibilità ambientale si articola in differenti obiettivi specifici relativi alle aree antropizzate e non.

In particolare alcune tematiche riguardano:

- incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile;
- riduzione dell'inquinamento ambientale prodotto dal sistema dei trasporti con particolare riferimento alla qualità dell'aria nelle aree urbane e metropolitane;
- riduzione delle intrusioni visive e delle inquinamento acustico nelle aree urbane e non urbane.