



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

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.