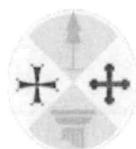


REGIONE



CALABRIA

~~Allegato alla deliberazione~~
n. 295 del 19-10-2020

Assessorato
Infrastrutture

Dipartimento N. 6
Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità
Settore
Infrastrutture di trasporto

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

D.G.R. n. 503 del 06/12/2016
D.C.R. n. 157 del 19/12/2016
C.E. D.G. Regio nota n.1086324 del 01/03/2017

***Orientamenti per l'individuazione di
interventi appartenenti alla rete in-
frastrutturale stradale non ANAS***

Programma di attuazione

Settembre 2020

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	4
2. IL CONTESTO DELLA RETE STRADALE.....	5
3. IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	8
3.1 Infrastrutture, interventi/progetti.....	8
3.1.1 Infrastrutture.....	8
3.1.2 Progetti/interventi.....	9
3.2 Individuazione ed aggiornamento degli interventi.....	10
3.3 Obiettivi, Azioni, Misure.....	11
4. LA RETE STRADALE NON ANAS SECONDARIA E LOCALE.....	13
4.1 Caratteristiche degli interventi.....	13
4.2 Obiettivi da perseguire nella scelta degli interventi.....	14

h

1. Introduzione

Gli orientamenti sono finalizzati all'individuazione di interventi che possano concorrere agli obiettivi di miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria e che contribuiscono al raggiungimento del target di vision del Piano Regionale dei Trasporti.

In particolare, si tratta di sezioni della rete stradale secondaria (di penetrazione) e locale (d'accesso) che sono caratterizzate da gravi carenze infrastrutturali, di modesta estensione, ed interessate da discreti flussi di traffico con persistenza costante (annuale) o elevati flussi di traffico con persistenza puntuale (stagionale/giornaliera) e che possono essere beneficiarie di interventi infrastrutturali risolutivi da effettuarsi nel breve periodo.

La modalità di attuazione degli interventi, nel contesto programmatico della Regione, potrà essere effettuata attraverso i prodotti del processo del Piano quali: delibere di giunta; piani attuativi e/o programmi di attuazione e/o piani di settore, di sviluppo, di azione e modali; rapporti di fattibilità; studi fattibilità; progetti di fattibilità; studi pilota; linee guida; progetti.

Il capitolo 2 riporta la descrizione delle peculiarità della rete stradale. Il capitolo 3 riporta il sistema delle infrastrutture secondo l'inquadramento del Piano Regionale dei Trasporti negli aspetti della classificazione, obiettivi, azioni e misure necessarie a delineare il quadro dei criteri di selezione.

Il capitolo 3 riporta il contesto delle strade non ANAS secondarie e locali e le modalità per la selezione degli interventi.

Il capitolo 4 riporta gli obiettivi da perseguire nell'individuazione di interventi infrastrutturali appartenenti alla rete stradale non ANAS.

2. Il contesto della rete stradale

L'analisi quantitativa della rete stradale ricadente nel territorio della regione Calabria, in termini di estensione e popolazione servita, riportata nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2017-2018, dimostra rispetto al contesto Nazionale e Meridionale un allineamento dei valori relativi degli indicatori più rappresentativi. Il valore degli indicatori "Numero di chilometri di strade regionali e provinciali ogni 10.000 residenti" e "Numero di chilometri di strade regionali e provinciali ogni 10.000 autovetture circolanti" risulta circa il doppio rispetto a quello Nazionale, e Meridionale, denotando una buona offerta di chilometri di strade disponibili.

Tabella 1 - Distribuzione per Ripartizione Geografica e Regione dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre Strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2017" - Fonte Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2017-2018

Regioni e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse Nazionale	Autostrade	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 abitanti	Km Autostrade per 10.000 abitanti	Km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq	Km altre Strade di interesse nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 autovetture circolanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti	Km Autostrade per 10.000 autovetture circolanti
Calabria	9,817	1,405	288	50,2	7,2	1,5	65,1	9,3	1,9	77,9	11,1	2,3
Italia Meridionale ed Insulare	69,655	13,827	2,147	29,02	6,68	1,94	48,80	11,24	1,74	46,99	19,82	1,68
Italia	142,139	22,399	6,943	23,50	3,70	1,15	47,17	7,43	2,30	36,90	5,81	1,89

Sebbene i valori degli indicatori siano confortanti in termini dotazione e popolazione servita, la valutazione dell'accessibilità delle aree è sconcertante. La Commissione Europea all'interno del più ampio "indice di competitività regionale", che misura il grado di accessibilità autostradale, ovvero il tempo impiegato dalla popolazione presente nelle zone circostanti ad accedere a tale infrastruttura, evidenzia come le regioni del Mezzogiorno, ad eccezione della Campania, si posizionano agli ultimi posti della classifica, con la Calabria al terzultimo posto rispetto al contesto nazionale.

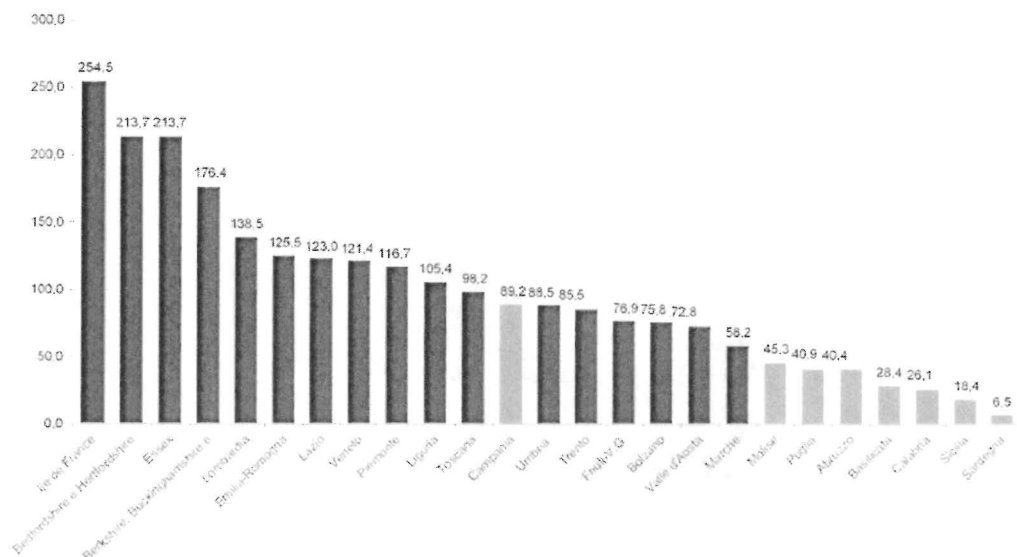


Figura 1 - Accessibilità alla rete autostradale - Elaborazione Ance su dati Commissione Europea - RCI Index 2016

Nell'ambito degli studi effettuati per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti per la verifica dei tempi di accesso in ordine al Regolamento UE n.1315/2013 riferiti alla rete stradale calabrese si evidenzia come le zone nord tirreniche (Scalea, Cetraro, Paola), San Giovanni in Fiore e le zone sud ioniche (Melito di Porto Salvo, Bovalino, Siderno, Caulonia, Serra San Bruno e Soverato) presentano tempi di accesso alla rete TEN-T superiori ai 30 minuti.

Le motivazioni del divario sono ricercabili nella carenza delle funzionalità operative della rete stradale riconducibile prevalentemente a tracciati vetusti e condizioni ambientali di contorno.

Tali aspetti, di tipo strutturale, interessano sia la rete primaria che la rete secondaria determinando bassi livelli di servizio se relazionati ai flussi di traffico che le utilizzano.

Le cause dei disservizi possono essere ricondotte:

- ad azioni antropiche sulle direttrici dedicate agli spostamenti di media-lunga percorrenza;
- alla mancanza di alternative per l'accesso alle aree urbane;
- alla vulnerabilità delle infrastrutture connessa alla probabilità di accadimento di eventi naturali;

- all'andamento plano-altimetrico del tracciato che risulta inadeguato alle caratteristiche dei veicoli.

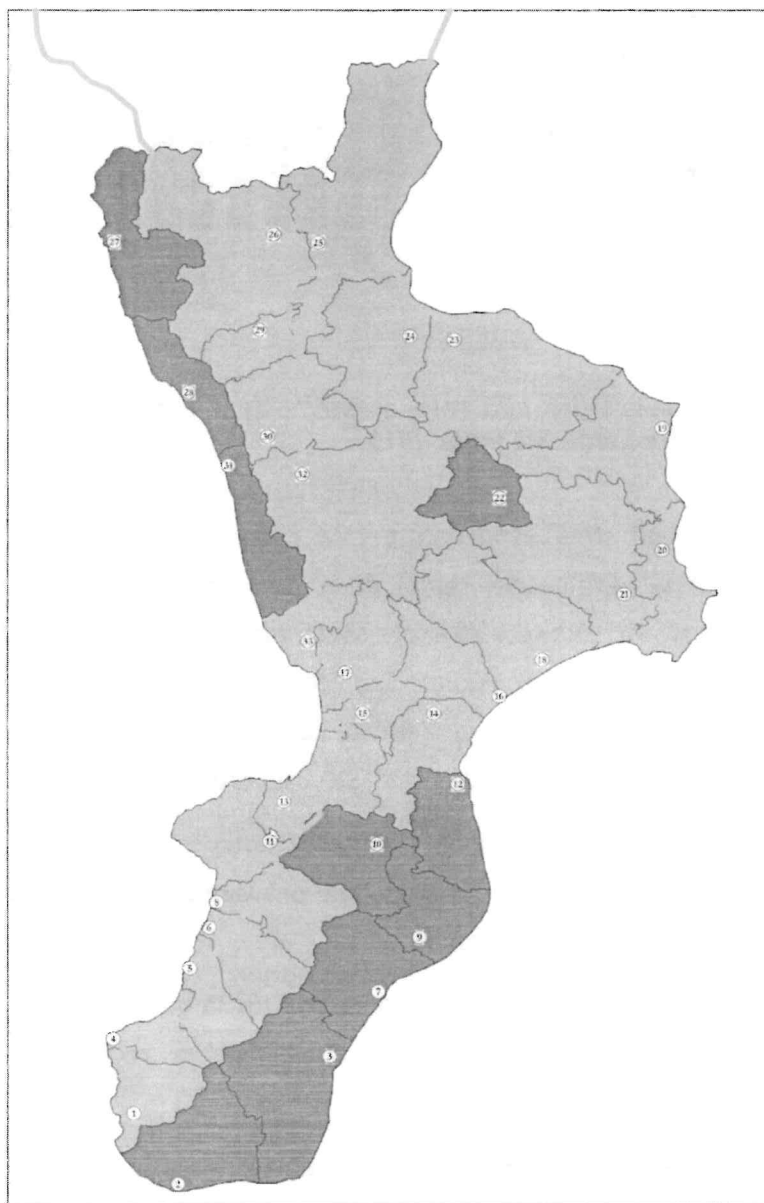


Figura 2 - Rappresentazione dell'accessibilità di area rispetto ai requisiti del Regolamento UE n.1315/2013 - fonte piano Regionale di trasporti

3. Il Piano Regionale dei Trasporti

Il Piano Regionale dei Trasporti è il documento di base per tutta la pianificazione dei trasporti della Regione Calabria e definisce ed individua le infrastrutture e gli interventi invariati ed eseguibili per la Calabria.

In fase di prima applicazione del PRT, i quadri dei progetti/interventi (invarianti realistici e maturi) definiti nell'appendice IX del Piano, sono coerenti con gli obiettivi del PRT e contribuiscono al perseguimento dei target.

Il Piano definisce la classificazione delle infrastrutture, le priorità degli interventi, la tipologia delle azioni ed i relativi strumenti attuativi per perseguire livelli adeguati di sostenibilità sulla rete stradale.

Nel quadro degli interventi eseguibili indicati nel PRT, il documento, si pone l'obiettivo di individuare gli interventi della rete secondaria e locale che è spesso caratterizzata da disservizi di modesta estensione e che ciclicamente è attraversata da rilevanti flussi di utenti.

3.1 Infrastrutture, interventi/progetti

Le infrastrutture (paragrafo 3.1.8, capitolo 3 del Piano), sono classificate in base a parametri connessi alla funzionalità, nell'ambito della gerarchia della rete, ed alla tempistica di attuazione degli interventi/progetti:

3.1.1 Infrastrutture

Il Piano le distingue in:

- *infrastrutture invarianti*, 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 costituite da reti:
 - TEN-T (PTENT-T)
 - del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
 - del Piano Nazionale Aeroporti (PNA).
 - del PGTL;
 - dello SNIT (PGTL_SNIT);
 - del Piano RFI;
 - del Piano ANAS;
 - tutti i porti;

- le metropolitane a scala locale di Reggio Calabria, di Catanzaro - Lamezia, di Cosenza;
- non esplicitamente citate nei suddetti Piani ma relative alla risoluzione dei problemi di ultimo miglio per l'interconnessione di infrastrutture invarianti.
- *infrastrutture eseguibili*, finalizzate al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria non previste nei suddetti Piani, che devono essere inserite nel relativo e specifico piano di settore, sono di interesse;
 - *regionale*, quando non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, e sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica;
 - *sovracomunale*, quando non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, e sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica, compresi gli interventi derivanti dalle competenze delle Province e Città Metropolitana;
 - *sovracomunale lineari*, quando non finanziate nelle programmazioni delle Province e Città Metropolitana sono da verificare nell'ambito del Piano di settore;
 - *di proprietà delle Ferrovie della Calabria o in gestione*, e sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica;
 - *nazionale e regionale*, quando non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, e sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture nodali. Sono da considerare le infrastrutture per le avio superfici e le infrastrutture per i porti.

3.1.2 Progetti/interventi

Identica classificazione è riproposta per gli interventi/progetti infrastrutturali che sono classificati in:

- *invarianti*, si possono prefigurare e sono caratterizzati 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 e possono essere ulteriormente classificati in:

- *realistici e maturi*, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 - 2020), e sono riportati nell'allegato IX del Piano;
- *programmatici non realisti e maturi*, sono riportati nell'allegato IX del Piano;
- *ex novo*, le cui priorità di realizzazione sono definite in congruenza con quanto previsto dal D.Lgs. 228/2011;
- *eseguibili* si possono prefigurare in quanto finalizzati al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria e possono essere ulteriormente classificati in:
 - *realistici e maturi*, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 - 2020);
 - *programmatici*, non realistici e maturi;

ex novo, le priorità di realizzazione sono definite in congruenza con quanto previsto dal D.Lgs. 228/2011

3.2 Individuazione ed aggiornamento degli interventi

Il Piano, individua gli interventi, Appendice IX.1, nell'ambito delle precedenti classificazioni, e le possibili variazioni, paragrafo 10.2 capitolo 4:

- *Interventi Invarianti*:
 - realistici e maturi: sono coerenti con gli obiettivi del PRT, contribuiscono al perseguimento dei target del PRT e sono immediatamente attuabili e corrispondono a quelli riportati nell'appendice IX al Piano;
 - programmatici corrispondono a quelli riportati nell'appendice IX al Piano e possono essere modificati attraverso la predisposizione di piani di settore, sulla base di quanto specificato nella misura 10.2, confluenndo nell'insieme dei progetti/interventi invarianti realistici e maturi attraverso una DGR:
 - se dotati di autonomia finanziaria propria e di competenza statale ed europea;
 - 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;

- *Interventi eseguibili:*
 - realistici e maturi, inseriti nei documenti di programmazione annuale, già approvati e finanziati dalle Province e Città Metropolitana (abolite ai sensi del DDL 12/04/2016, G.U. 15/04/2016) alla data di adozione della Proposta Preliminare di Piano;
 - programmatici, inseriti nei documenti di programmazione triennale, già approvati dalle Province e Città Metropolitana (abolite ai sensi del DDL 12/04/2016, G.U. 15/04/2016) alla data di adozione della Proposta Preliminare di Piano.

Il Piano riporta un elenco delle infrastrutture invariati e degli interventi invariati per modo di trasporto, realistici e maturi e programmatici, e riporta una definizione qualitativa per l'individuazione delle infrastrutture eseguibili e di relativi interventi.

3.3 Obiettivi, Azioni, Misure

In termini di azioni di intraprendere l'Obiettivo 7 "Offerta infrastrutturale nodale e lineare" prospetta un miglioramento complessivo delle prestazioni del sistema infrastrutturale per le diverse tipologie di traffico a partire dalle Infrastrutture TEN-T.

In generale, le azioni dovranno essere indirizzate:

- al recupero e all'ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente;
- all'eliminazione dei colli di bottiglia che minano l'accessibilità di breve e lungo raggio;
- alla creazione e specializzazione dei collegamenti ultimo miglio.

Nel contesto delle reti stradali di livello regionale l'Azione 7 "Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica" prevede, nella fattispecie, tre azioni:

- 7.3 Programma manutenzione straordinaria, completamento infrastrutture e ultimo miglio;
- 7.4 Infrastrutture lineari di interesse regionale;
- 7.5 Infrastrutture lineari di interesse urbano e locale.

In sintesi le Misure riguardano le infrastrutture che non fanno parte dei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS e si distinguono per le opere esistenti da quelle ex novo:

- *opere esistenti* sono da privilegiare criteri di selezione e priorità che riguardano:
 - la manutenzione straordinaria (validi anche per le infrastrutture lineari di livelli nazionale);
 - la valorizzazione delle infrastrutture esistenti;
 - il completamento delle opere stradali, cosiddette incomplete (per le quali gli ulteriori investimenti -a finire- non superino il valore del 10% dell'investimento sino ad oggi effettuato con i costi attualizzati);
 - 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;
- *ex novo* è necessario 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.

4. La rete stradale non ANAS secondaria e locale

Il quadro precedentemente delineato necessita di ulteriori specificazioni nell'ambito degli interventi eseguibili in funzione dei criteri di accessibilità e sicurezza della rete stradale secondaria (di penetrazione) e locale (d'accesso). Queste reti, spesso, sono caratterizzate da tratti, di modesta estensione che presentano gravi carenze infrastrutturali che ne compromettono l'efficienza. Possono essere interessate da modesti flussi di traffico con persistenza costante (annuale) in quanto fungono da connessione tra le aree costiere ed i centri collinari e montani. Possono essere, altresì, interessate da elevati flussi di traffico con persistenza puntuale (stagionale/giornaliera) lungo itinerari religiosi (luoghi di culto), turistici (ambiente, cultura) ed in concomitanza di eventi/manifestazioni sportive per la promozione del brand Calabria. Il ripristino dell'efficienza di queste reti può essere effettuato attraverso interventi risolutivi con dinamica periodale breve.

Il grado di conoscenza della rete stradale, allo stato attuale, stante la gestione/concessione in capo a diversi soggetti non è sufficientemente dettagliata. La Regione Calabria con DGR 207/2020 ha avviato il censimento e la valutazione di sicurezza dei ponti della rete viaria secondaria calabrese sulla scorta delle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti". Nelle more del completamento delle attività, che una volta ultimate, permetteranno di avere un quadro conoscitivo diretto e dettagliato dello stato delle infrastrutture, allo stato attuale, comunque, sono presenti sezioni stradali che necessitano di interventi.

4.1 Caratteristiche degli interventi

Le proposte progettuali che per carenza documentale, incompletezza o contenuti, rispetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 50/2016, per il relativo livello progettuale proposto, non permetteranno di valutare la fattibilità tecnico/economica dell'intervento non saranno oggetto di istruttoria. Il proponente dovrà, inoltre, redigere l'analisi costi benefici a supporto della sostenibilità dell'opera.

4.2 Obiettivi da perseguire nella scelta degli interventi

In ordine alla definizione delle caratteristiche delle infrastrutture, degli interventi/progetti e delle misure individuate, secondo le specifiche contenute nel PRT, che concorrono al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria sono stati definiti gli obiettivi, in termini generali e specifici, da perseguire nella scelta degli interventi della rete stradale non ANAS secondaria e locale. Gli obiettivi generali e specifici sono definiti nella seguente tabella 2.

Tabella 2 - Obiettivi da perseguire nella scelta degli interventi infrastrutturali stradali non appartenenti alla rete stradale non ANAS

<i>Generale</i>	<i>Obiettivo</i>	<i>Specifico</i>
miglioramento delle accessibilità interna ed esterna		miglioramento dell'accesso ad aree industriali
		miglioramento dell'accesso ad aree agroalimentari
		miglioramento dell'accesso ad aree turistiche
		miglioramento dell'accesso ad aree collinari/montane
		miglioramento dell'accesso agli aeroporti calabresi con incremento della popolazione servita entro le isorone di 30' e 60'
miglioramento della sostenibilità in termini di sicurezza		miglioramento dell'accesso a luoghi di culto e turistici
		riduzione delle criticità dell'infrastruttura stradale direttamente correlate agli eventi incidentali
		riduzione dei fattori di potenziale pericolo dell'infrastruttura stradale, che potrebbero dar luogo a siti con elevata incidentalità
		miglioramento dell'accessibilità alternativa tramite le principali direttrici longitudinali nell'ambito dei Piani di Protezione Civile
		miglioramento della circolazione stradale in occasione di eventi per la promozione del brand Calabria che possano comportare elevati flussi di utenti
recupero e ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente eliminazione dei colli di bottiglia che minano l'accessibilità di breve e lungo raggio		ripristino di brevi tratti di infrastrutture stradali chiuse /limitate al traffico
		realizzazione di by pass aree urbane
		realizzazione di collegamenti fra reti di medesima gerarchia
		miglioramento dell'accesso alla rete TEN-T
		miglioramento dell'accesso alle infrastrutture nodali (porti, aeroporti, aviosuperfici)
creazione e specializzazione dei collegamenti ultimo miglio		miglioramento dell'accesso ai punti nodali delle reti, che abbiano precise caratteristiche di origine c/o destinazione degli spostamenti, o siano strategici per l'interscambio modale
		miglioramento dell'accesso a centri di distribuzione merci
		ripristino infrastrutture interrotte a servizio di aree collinari/montane o di collegamento
		ripristino infrastrutture con grave ammaloramento della sede stradale
		ultimazione delle opere per le quali gli ulteriori investimenti, a finire, non superino il valore del 10% dell'investimento sino ad oggi effettuato con i costi attualizzati
completamento delle opere stradali incomplete		