

srm 

public finance

maritime
economy

**Paper realizzato da SRM per l'Osservatorio Maritime Economy
con il coordinamento di Alessandro PANARO, Head of Maritime & Mediterranean Economy Dept.
e la collaborazione delle Dr.sse Chiara CIMINI e Maria Rosaria NICODEMO.**

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM. Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate. Non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato o utilizzato in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore. Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo. Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte.

Pubblicato nel mese di marzo 2016.

Cover e graphic design: Marina RIPOLI

Programmazione operativa regionale: Speciale trasporti Regioni Meridionali

FESR 2014-2020

Obiettivo di questo paper è illustrare alcuni dei principali aspetti relativi al settore trasporti contenuti nella Programmazione Operativa Regionale (POR) 2014-2020 delle regioni meridionali. Verranno analizzati i POR delle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, secondo:

- priorità d'investimento;
- aree d'intervento;
- obiettivi specifici;
- azioni per il raggiungimento degli obiettivi;
- forme di finanziamento, sostegno UE e contropartita nazionale.

Le Programmazioni delle singole Regioni si inseriscono in un contesto di sviluppo più ampio, con il contributo dell'Unione Europea per il sostegno alla creazione di uno spazio unico europeo. A seguire si presentano le differenti tipologie di contributi di Fondi Europei, i programmi presentati dall'Italia per ricevere il cofinanziamento, gli obiettivi di crescita ed il focus sulle Regioni italiane del Mezzogiorno, esaminate poi singolarmente.

Indice

Fondi Europei 2014-2020 5

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 6

Regioni Italiane del Mezzogiorno 7

POR Basilicata 2014-2020 10

POR Calabria 2014-2020 14

POR Campania 2014-2020 19

POR Puglia 2014-2020 24

POR Sicilia 2014-2020 30

Conclusioni 35

Fonti e riferimenti 36

Fondi Europei 2014-2020

Il 29 ottobre 2014 la Commissione Europea ha adottato l’“Accordo di Partenariato” relativo ai **Fondi Strutturali e di Investimento Europei** (Fondi SIE) per il periodo 2014-2020. I Fondi SIE sono i seguenti:

1. Fondo Sociale Europeo (**FSE**).
2. Fondo europeo di sviluppo regionale (**FESR**).
3. Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (**FEASR**).
4. Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (**FEAMP**).

L’Accordo di partenariato (AdP) per la politica di coesione è attuata mediante vari Programmi Operativi Nazionali (**PON**) e Regionali (**POR**). Per il settore rurale l’AdP prevede (**PSR**) Programmi di Sviluppo Rurale, nazionali e regionali. Per il settore marittimo è previsto un unico Programma Operativo a livello nazionale.

L’Italia ha presentato:

- 11 Programmi Operativi Nazionali cofinanziati dal FESR e/o FSE
- 2 Programmi Nazionali Relativi al Settore Rurale (“Programma Rete Rurale Nazionale 2014-2020” e “Programma nazionale di sviluppo rurale”) cofinanziati dal FEASR
- 1 Programma Operativo per il Settore Marittimo cofinanziato dal FEAMP.
- 39 Programmi Operativi Regionali (POR) finanziati da FSE e FESR.¹
- 21 Programmi di Sviluppo Rurale (PSR) cofinanziati dal FEASR.

La nuova fase di programmazione trae origine dalla strategia “Europa 2020”² (3 marzo 2010), che fornisce gli obiettivi strategici e indica le seguenti priorità:

1. crescita intelligente: sviluppo di un’economia basata sulla conoscenza e sull’innovazione;
2. crescita sostenibile: promozione di un’economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
3. crescita inclusiva: promozione di un’economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

La Commissione ha modificato la ripartizione degli obiettivi, comuni a tutte le regioni e non più legati al territorio, individuandone due: **Investimenti in favore della crescita e dell’occupazione, Cooperazione territoriale europea**.

Permane invece la divisione geografica delle regioni in considerazione del rapporto percentuale delle stesse con la media del PIL Europeo. In particolare le regioni si divideranno in tre macrocategotie:

1. meno sviluppate (PIL<75% della media UE);
2. più sviluppate (PIL >90% della media UE);
3. in transizione.

¹ Tranne Calabria, Molise e Puglia che hanno optato per POR plurifondo, tutte le restanti Regioni e Province Autonome prevedono due distinti Programmi relativi al FSE e al FESR.

² Europa 2020 è la strategia decennale per la crescita e l’occupazione che l’Unione europea ha varato nel 2010. Non mira soltanto a superare la crisi dalla quale le economie di molti paesi stanno ora gradualmente uscendo, ma vuole anche colmare le lacune del nostro modello di crescita e creare le condizioni per una crescita più intelligente, sostenibile e solidale.

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Il FESR concentra gli investimenti su diverse aree tematiche chiave; tale approccio assume il nome di «concentrazione tematica»:

- Innovazione e ricerca;
- Agenda digitale;
- Sostegno alle piccole e medie imprese (PMI);
- Economia a basse emissioni di carbonio.

Le risorse FESR stanziate a favore di tali priorità dipendono dalla categoria di regione:

- Nelle regioni più sviluppate almeno l'80 % dei fondi deve concentrarsi su almeno due priorità;
- Nelle regioni in transizione la concentrazione concerne il 60 % dei fondi;
- Nelle regioni in ritardo di sviluppo la concentrazione concerne il 50 % dei fondi.

Quindi, all'interno delle quattro aree tematiche, vengono individuati diversi "Assi Prioritari", in base ai quali stabilire le priorità d'investimento:

Asse prioritario 1: Ricerca e innovazione

Asse prioritario 2: Agenda Digitale

Asse prioritario 3: Competitività

Asse prioritario 4: Energia

Asse prioritario 5: Clima

Asse prioritario 6: Risorse naturali e culturali

Asse prioritario 7: Trasporti

Asse prioritario 8: Occupazione

Asse prioritario 9: Inclusione sociale

Asse prioritario 10: Istruzione

Asse prioritario 11: Istituzioni

Trasporti

Nel settore dei trasporti, sono approvate solo le programmazioni in linea con le direttive europee e che intendano:

- **Favorire la creazione di uno spazio unico europeo, e multimodale, dei trasporti con investimenti nella TEN-T, potenziando la rete ferroviaria a livello nazionale e migliorando il servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza;**
- **Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente e a bassa emissione di carbonio;**
- **Migliorare la mobilità regionale, attraverso il collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali.**

In particolare i programmi si concentrano su:

- Il rinnovamento delle infrastrutture di trasporto;
- La costruzione di collegamenti mancanti;
- L'eliminazione delle strozzature di rete;
- Infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, inclusi i nodi urbani;

- Sistemi di applicazioni telematiche;
- Supporto a servizi di trasporto merci;
- Sistemi finalizzati alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci, anche mediante adeguamento di rotabili esistenti;
- Infrastrutture sicure e protette;
- Sostegno alle autostrade del mare.

Regioni italiane del Mezzogiorno

Nel periodo 2014-2020, le regioni dell'Italia meridionale riceveranno il 70% delle risorse complessive destinate all'Italia dai **Fondi Strutturali e d'Investimento Europei**, che ammontano a circa **32,8 miliardi di euro**.

A questi vanno aggiunti i Fondi assegnati nell'ambito dei Programmi Nazionali, sempre cofinanziati dall'UE. Le stesse regioni partecipano, poi, a Programmi di Cooperazione Transnazionale che coinvolgono le regioni mediterranee e adriatico-ioniche, ad esempio la Sicilia (programma Italia-Malta) o la Puglia (programma Italia-Grecia).

Basilicata

Al Programma Operativo Regionale della Basilicata, approvato il 17 agosto 2015, sono stati assegnati **826 milioni di euro di cui 413 provenienti dal Fondo FESR dell'Unione Europea e altri 413 da Fondi Nazionali**.

Per il settore dei trasporti, è stato individuato l'Asse prioritario 6-Sistemi di Trasporto e Infrastrutture di Rete, cui sono stati assegnati complessivamente **67 mln di euro**, circa l'**8,1%** delle risorse totali. Come delineato nel Programma, l'obiettivo è garantire un'offerta idonea alla risoluzione delle criticità circa la qualità e la funzionalità del sistema dei trasporti lucano.

Gli interventi considereranno in:

- Opere di ristrutturazione e ripristino delle reti stradali;
- Realizzazione di nuove sedi stradali;
- Miglioramento della rete ferroviaria.

Calabria

Il Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, approvato dalla Commissione Europea nell'ottobre 2015, ha ottenuto Fondi per **2,37 miliardi di euro, di cui 1,78 stanziati dalla UE**.

Per il settore dei trasporti, è stato individuato l'Asse prioritario 7-Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile, cui sono stati assegnati **223 mln di euro**, circa il **10,96%** dell'intero FESR.

Obiettivo dell'Asse è superare i ritardi strutturali del sistema dei trasporti calabrese. Gli interventi riguarderanno:

- La riqualificazione infrastrutturale della rete stradale, al fine di aumentare gli standard di sicurezza di gestione della rete;
- Completamento e potenziamento della rete ferroviaria regionale;
- Incremento degli standard di sicurezza della rete ferroviaria regionale;
- Potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali.

Campania

Al POR FESR 2014-2020 della Regione Campania, approvato dalla Commissione Europea il 3 dicembre 2015, vengono assegnati complessivamente **4 miliardi e 113 milioni di euro**, di cui più di **3 miliardi dalla UE**.

Per il settore dei trasporti, è stato individuato l'Asse prioritario 7-Trasporti, cui sono stati assegnati circa **223 mln di euro**, risorse pari al **5,43%** sul totale del Programma.

La Regione intende puntare al rafforzamento dei trasporti regionali, attraverso l'attuazione di alcuni degli interventi individuati nel Piano Trasporti Regionale, con particolare attenzione alle tematiche legate all'ultimo miglio, alla connessione delle aree interne regionali e al miglioramento delle infrastrutture portuali e interportuali. In particolare, gli obiettivi che s'intendono realizzare sono:

- Garantire l'accessibilità di persone e merci nelle aree interne;
- Migliorare l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali e regionali;
- Migliorare il sistema portuale e interportuale campano;
- Realizzare sistemi alternativi di trasporto per aree sensibili.

Puglia

La Commissione europea ha approvato il Programma Operativo Regionale della Puglia per il periodo 2014-2020, con un investimento complessivo di **5,57 miliardi di euro**, provenienti in parti uguali da risorse europee e fondi nazionali.

Per il settore dei trasporti, è stato individuato l'Asse prioritario 7- Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete, cui sono stati assegnati **462 mln di euro**.

All'interno dell'Asse, gli interventi da effettuare avranno come obiettivi:

- Potenziamento delle rete ferroviaria, volta a contrastare la marginalità della Puglia nel contesto europeo e restituire continuità fisico-funzionale alle linee ferroviarie regionali;
- Incremento degli standard di sicurezza della rete ferroviaria regionale;
- Riduzione del traffico su gomma in favore del traffico ferroviario con conseguenze ambientali positive, come la riduzione di CO₂ e il miglioramento della qualità dell'aria;
- Potenziamento delle capacità operative dei porti di rilievo regionale.

Sicilia

Lo stanziamento per il POR FESR 2014-2020, approvato il 17 agosto 2015 dalla Commissione Europea, è pari a **4,45 miliardi euro**, di cui **3,34** da sostegno europeo e **1,11** di cofinanziamento nazionale.

Per il settore dei trasporti, è stato individuato l'Asse prioritario 7-Sistemi di Trasporto Sostenibile, cui sono stati assegnati **683 milioni di euro**.

All'interno dell'Asse, gli interventi da effettuare avranno come obiettivi:

- Potenziamento del sistema ferroviario regionale, al fine di garantire lo spostamento su ferro di importanti quote di traffico di persone e merci;
- Potenziamento dei porti di rilevanza nazionale e ottimizzazione dei porti commerciali regionali;
- Miglioramento delle condizioni di accessibilità e dell'interconnessione tra la rete viaria primaria ed i poli di scambio intermodale.

POR Basilicata 2014-2020

Al Programma Operativo Regionale della Basilicata, che s'inserisce nel quadro della politica di coesione dell'Unione europea per il periodo 2014-2020, sono stati assegnati 826 milioni di euro di cui 413 provenienti dal Fondo FESR dell'Unione Europea e altri 413 da fondi nazionali (35%) e da fondi regionali (15%). Il documento, approvato dalla Commissione europea il 17 agosto 2015, è parte della strategia di sviluppo sulla quale, nei prossimi anni, saranno fondate le scelte e i progetti che la Basilicata dovrà mettere in campo per ridurre il ritardo di sviluppo dei suoi territori e contribuire a quelle priorità di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva previste dalla Strategia "Europa 2020". Il POR FESR della Basilicata prevede investimenti in diversi settori chiave per l'economia regionale e la coesione territoriale.

Le priorità d'investimento e d'intervento sono riassunte nei 9 Assi Prioritari individuati dal Programma

ASSE PRIORITARIO	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Asse Prioritario 1–Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione	47.950.000,00	47.950.000,00	95.900.000,00
Asse Prioritario 2–Agenda Digitale	49.150.000,00	49.150.000,00	98.300.000,00
Asse Prioritario 3–Competitività	68.950.000,00	68.950.000,00	137.900.000,00
Asse Prioritario 4–Energia e mobilità urbana	66.712.000,00	66.712.000,00	133.424.000,00
Asse Prioritario 5–Tutela dell'ambiente e uso efficiente delle risorse	83.253.666,00	83.253.666,00	166.507.332,00
Asse Prioritario 6–Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete	33.500.000,00	33.500.000,00	67.000.000,00
Asse Prioritario 7–Inclusione sociale	30.500.000,00	30.500.000,00	61.000.000,00
Asse Prioritario 8–Potenziamento del sistema di istruzione	16.500.000,00	16.500.000,00	33.000.000,00
Asse Prioritario 9–Assistenza tecnica	16.500.000,00	16.500.000,00	33.000.000,00
TOTALE	413.015.666,00	413.015.666,00	826.031.332,00

Quadro di riferimento

Nonostante un PIL pro capite ancora lievemente superiore alla media del Mezzogiorno, già prima della crisi economica globale, la Basilicata mostrava un trend di crescita tendenzialmente stagnante. Dal 2008 in poi, il PIL lucano diminuisce, complessivamente di 13,1 punti, a fronte dei 10,6 punti nazionali. Quindi, anche durante la crisi il sistema economico regionale mette in luce una fragilità particolare. La partecipazione al mercato del lavoro dei lucani tende a diminuire, pur rimanendo sopra quella del Mezzogiorno, passando da un tasso di attività del 57,1% nel 2000 al 55,5% nel 2014.

Gli unici rami in cui si riscontrano dinamiche positive sono i settori dei servizi culturali, ricreativi e domestici e il settore dei trasporti e della logistica, nonché i servizi privati di assistenza sociale. La crisi, quindi, riconfigura il modello di specializzazione produttiva regionale, colpendo l'occupazione nei settori tradizionali e spingendo verso quelli emergenti, giustificando interventi del PO FESR 2014-2020 nel turismo, nel terzo settore, nella cultura, nel ciclo dei rifiuti e in quello idrico.

Trasporti e mobilità

Il principale problema di mobilità in Basilicata, riguarda il collegamento con i grandi hub aeroportuali e portuali presenti nelle regioni limitrofe, e con le reti TEN-T. La rete ferroviaria è poco sviluppata (347 km, lungo l'asse della Basentana e tra Potenza e Melfi) e caratterizzata, rispetto alla media nazionale, da una quota maggiore di linee a binario singolo, con basse velocità e bassi livelli qualitativi di servizio. Di conseguenza, la movimentazione delle merci avviene per la maggior parte su gomma (22,3 milioni di Tkm per 10.000 abitanti, a fronte di una media nazionale pari a 20,8).

Strategia d'investimento del programma operativo

Alla risoluzione delle criticità circa la qualità e la funzionalità del sistema dei trasporti, il POR Basilicata 2014-2020 contribuirà attivando interventi nell'ambito dell'Asse Prioritario 6, Obiettivo Tematico n.7: "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", per il quale è a disposizione l'8,1 % delle risorse del POR, al fine di migliorare la rete ferroviaria regionale, la viabilità secondaria e terziaria, garantendo tempi di accessibilità alle reti TEN-T minori rispetto a quelli attuali.

ASSE PRIORITARIO 6 - Sistemi di trasporto ed infrastrutture di rete

Priorità d'investimento

Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete migliorando la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN -T, compresi i nodi multimodali.

Obiettivo specifico

Rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari della rete TEN-T.

Il territorio regionale si distingue per la particolare morfologia che, nel passato, ha fortemente condizionato lo sviluppo di una viabilità efficiente, i cui livelli funzionali e di accessibilità non sono da tempo adeguati alle aspettative di coloro che risiedono, o lavorano, nelle aree interne. La viabilità assume, con la mobilità, carattere rilevante per tutte le attività che si svolgono nelle aree interne, contribuendo a migliorarne la qualità di vita e a creare i presupposti per incoraggiare lo sviluppo economico e promuovere la competitività.

Gli interventi si concentreranno, soprattutto, sulla rete ferroviaria locale e non interesseranno la rete nazionale, giacché è preferibile intervenire in servizio dei 41 comuni delle 4 aree interne. La priorità d'investimento è attivata proprio in prospettiva di un miglioramento della viabilità secondaria e terziaria, per garantire minori tempi di accessibilità alle reti TEN-T.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne, e di quelle dove sono localizzati importanti distretti di produzione agricola e agro-industriale, con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T.

Con l'azione s'intende garantire un'offerta idonea a elevare la qualità delle strade delle aree interne. Gli interventi consisteranno in opere di ristrutturazione, varianti al tracciato, rettifiche pla-

nimetriche, allargamenti della sede stradale, adeguamento delle strutture principali, ripristino di tratti non più percorribili, realizzazione di nuove sedi stradali. Questi interventi, a servizio delle quattro aree interne territoriali, permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza, creando valore aggiunto per i servizi offerti ai cittadini (scuola, sanità, trasporto extraregionale).

Priorità d'investimento

Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete sviluppando e migliorando sistemi di trasporto sostenibili, a basse emissioni di carbonio, incluse vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroporuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Obiettivo specifico

Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

La rete ferroviaria lucana ha un'estensione ridotta ed è costituita da 347 Km di linee nazionali e da 90 Km di linee locali (FAL). Le stazioni ferroviarie sono in genere esterne alle aree urbane, quando non sono notevolmente lontane da esse. Solo 15 dei 131 Comuni hanno la stazione contigua al centro abitato. L'obiettivo specifico intende:

- Potenziare la rete ferroviaria locale per offrire un servizio più affidabile e con tempi di percorrenza minori;
- Realizzare un sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di trasporto pubblico locale, innalzando la qualità dell'offerta.

Questo intervento consentirà anche di acquisire i dati relativi ai flussi di domanda e utilizzo dei servizi, utili per una gestione più efficiente del sistema di Trasporto Pubblico Locale.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità di investimento

Potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale, su tratte dove la domanda è significativa, attraverso interventi infrastrutturali e tecnologici, rinnovo del materiale rotabile e promozione di nuove modalità di bigliettazione.

Si prevede di realizzare due tipologie d'intervento:

1. Migliorare la rete ferroviaria attraverso la soppressione di passaggi a livello, varianti di tracciato, rinnovo e adeguamento d'impianti fissi;
2. Automazione dei sistemi di emissione e convalida dei titoli di viaggio per l'attuazione della bigliettazione elettronica integrata.

Principi guida per la selezione delle operazioni

- Conformità degli interventi con il piano regionale dei trasporti;
- Priorità a interventi con livello di progettazione più avanzata e definita;
- Rispetto della normativa in materia di concorrenza;
- Efficientamento della rete;
- Integrazione intermodale.

Categorie di operazioni

Settore di intervento

ASSE PRIORITARIO 06 – SISTEMI DI TRASPORTO ED INFRASTRUTTURE DI RETE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	025 Ferrovie rete globale (RTE-T)	5.500.000,00
ERDF	Meno sviluppate	026 Altre reti ferroviarie	5.000.000,00
ERDF	Meno sviluppate	030 Collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali RTE-T (nuova costruzione)	20.000.000,00
ERDF	Meno sviluppate	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione e della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico, i sistemi di informazione e di controllo)	3.000.000,00
TOTALE			33.500.000,00

Forma di finanziamento

ASSE PRIORITARIO 06 – SISTEMI DI TRASPORTO ED INFRASTRUTTURE DI RETE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	01 Sovvenzione a fondo perduto	33.500.000,00

Tipo di territorio

ASSE PRIORITARIO 06 – SISTEMI DI TRASPORTO ED INFRASTRUTTURE DI RETE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	01 Grandi aree urbane	2.000.000,00
ERDF	Meno sviluppate	03 Aree rurali	20.000.000,00
ERDF	Meno sviluppate	07 Non pertinente	11.500.000,00

POR Calabria 2014-2020

Il Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, approvato dalla Commissione Europea nell'ottobre 2015, in conformità alla Strategia “Europa 2020” circa una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, ha come obiettivo quello di superare i ritardi strutturali della regione e di conseguire una maggiore coesione economica, sociale e territoriale. **Il pacchetto complessivo del piano ammonta a 2,37 miliardi di euro, di cui 1,78 stanziati dalla UE.** Il Programma è stato elaborato in partenariato tra la Regione, le istituzioni territoriali, le parti economiche e sociali, le rappresentanze della società civile, compresi i partner ambientali, le organizzazioni non governative e gli organismi per la promozione dell'inclusione sociale, della parità di genere e della non discriminazione.

Le priorità d'investimento e d'intervento sono riassunte nei 14 Assi Prioritari individuati dal Programma

ASSE PRIORITARIO	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Asse Prioritario 1–Promozione della ricerca e dell'innovazione	157.660.063,00	52.553.354,00	210.213.417,00
Asse Prioritario 2–Sviluppo dell'agenda digitale	126.684.291,00	42.228.097,00	168.912.388,00
Asse Prioritario 3–Competitività dei sistemi produttivi	139.991.804,00	46.663.935,00	186.655.739,00
Asse Prioritario 4–Efficienza energetica e mobilità sostenibile	351.694.524,00	117.231.508,00	468.926.032,00
Asse Prioritario 5–Prevenzione dei rischi	70.409.581,00	23.469.860,00	93.879.441,00
Asse Prioritario 6–Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale	243.368.423,00	81.122.808,00	324.491.231,00
Asse Prioritario 7–Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile	167.640.241,00	55.880.080,00	223.520.321,00
Asse Prioritario 8–Promozione dell'occupazione sostenibile e di qualità (FSE)	126.562.500,00	42.187.500,00	168.750.000,00
Asse Prioritario 9–Inclusione sociale	111.736.944,00	37.245.648,00	148.982.592,00
Asse Prioritario 10–Inclusione sociale (FSE)	50.868.750,00	16.956.250,00	67.825.000,00
Asse Prioritario 11–Istruzione e formazione	109.440.979,00	36.480.326,00	145.921.305,00
Asse Prioritario 12–Istruzione e formazione (FSE)	64.612.500,00	21.537.500,00	86.150.000,00
Asse Prioritario 13–Capacità istituzionale (FSE)	12.296.126,00	21.537.500,00	16.394.835,00
Asse Prioritario 14–Assistenza tecnica	51.250.905,00	17.083.635,00	68.334.540,00
TOTALE	1.784.217.631,00	556.297.921,00	2.379.016.841,00

Quadro di riferimento

Negli ultimi anni la Calabria ha assistito a un severo aggravamento del proprio ritardo strutturale rispetto alle altre regioni italiane e all'Europa, appare perciò vitale utilizzare i Fondi per contribuire a una rapida ripresa, attraverso la costruzione di un programma articolato in interventi che possano incidere in modo integrato sul territorio e sul tessuto produttivo regionale.

Trasporti e mobilità

Uno dei settori in cui la qualità delle infrastrutture e dei servizi è in grado di condizionare in maniera determinante la vita lavorativa e quotidiana, è quello dei trasporti. In Calabria, si registra una grave insufficienza dei servizi di mobilità e trasporti, che avvengono principalmente su strada, con effetti negativi dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, soprattutto nelle aree urbane. Inoltre, la domanda di trasporto ferroviario dei passeggeri ha subito una progressiva riduzione, passando dal 30,3% del 2005 al 21,1% del 2013 (28,5% valore media nazionale). La scarsa qualità dell'offerta, dovuta anche all'assenza di coordinamento tra servizi su ferro e servizi su gomma, si riflette nella mancata soddisfazione degli utenti. Per quanto riguarda poi il trasporto marittimo, le maggiori criticità si riscontrano a livello d'infrastrutture (estensione degli accosti, estensione dei piazzali e capacità di magazzinaggio). Questa situazione riduce la competitività produttiva regionale e allontana la Calabria dagli standard nazionali ed europei relativi alla sostenibilità dei sistemi di trasporto locali.

Strategia d'investimento del programma operativo

Alla risoluzione delle problematiche circa la qualità e la funzionalità del sistema dei trasporti, il POR Calabria 2014-2020 contribuirà attivando interventi nell'ambito dell'**Asse Prioritario 7, Obiettivo Tematico n.7: "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"**. Il POR punterà in particolare al miglioramento della mobilità regionale attraverso il collegamento dei nodi secondari e terziari alla rete globale, al rafforzamento dei nodi multimodali, alla crescita di sostenibilità ambientale e di competitività del sistema portuale e interportuale della regione. All'Obiettivo Tematico 7 sono destinate risorse pari al 10,96% dell'intero FESR.

ASSE PRIORITARIO 7 – Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile

Priorità d'investimento

Migliorare la mobilità regionale, attraverso il collegamento dei nodi secondari e terziari alla rete TEN-T, compresi i nodi multimodali.

Obiettivo specifico

Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

In Calabria il sistema dei trasporti presenta criticità rilevanti, sia per i collegamenti interni che per quelli extraregionali. Per quanto riguarda il trasporto su ferro, meno del 35% degli utenti è soddisfatto del servizio di trasporto ferroviario a fronte del 50% rilevato a livello nazionale.

Si registra in particolare:

- L'obsolescenza del parco rotabile regionale;
- La mancanza d'infrastrutture e l'inadeguatezza della qualità dei servizi offerti;
- L'assenza di coordinamento tra servizi su ferro e su gomma.

Gli interventi strutturali riguarderanno:

- Completamento e potenziamento della rete ferroviaria regionale per l'espletamento di servizi in favore delle aree distribuite lungo la fascia costiera;
- Applicazione di tecnologie di tipo ITS, Intelligent Transport System, al sistema ferroviario regionale, per incrementarne la sicurezza, l'interoperabilità, la fruibilità e l'efficienza;
- Rinnovamento del parco rotabile regionale;
- Incremento dell'accessibilità e della fruibilità delle stazioni principali;
- Incremento degli standard di sicurezza della rete ferroviaria regionale;
- Razionalizzazione e potenziamento dei servizi di TPL da e per gli aeroporti regionali.

La priorità d'investimento, migliorerà il collegamento ferroviario e stradale di importanti tratte regionali e favorirà l'integrazione e il coordinamento tra le diverse modalità di trasporto, consentendo di aumentare la qualità dei servizi offerti, riducendo l'incidentalità e abbattendo le emissioni.

Obiettivo specifico

Rafforzamento delle connessioni delle aree interne con la rete globale.

La rete stradale regionale presenta in genere limiti strutturali e funzionali, sia per l'inadeguatezza dei tracciati, sia per le difficili caratteristiche geomorfologiche dei luoghi. Gli interventi, necessari alla connessione dei nodi secondari e terziari delle aree interne o dei distretti di produzione agricola e agro-industriale con gli assi principali della rete TEN-T, riguardano:

- Un programma di riqualificazione infrastrutturale, rinnovamento e messa in sicurezza della rete stradale secondaria, costituita da strade provinciali, la cui qualità complessiva risulta generalmente modesta;
- Applicazione di tecnologie di tipo ITS, Intelligent Transport System, al sistema viario regionale, al fine di aumentare gli standard di sicurezza di gestione della rete.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento:

A. Potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale, anche attraverso interventi infrastrutturali e tecnologici, rinnovo del materiale rotabile, promozione della bigliettazione elettronica.

L'azione si articola in:

- Integrazione dei sistemi urbani attraverso il collegamento alla rete ferroviaria principale;
- Razionalizzazione del sistema di fermate/stazioni nell'area metropolitana di Reggio Calabria;
- Miglioramento dei sistemi di accoglienza e d'informazione all'utenza nei centri a spiccata valenza turistica;
- Realizzazione d'interventi mirati al rinnovamento dei mezzi circolanti, che assicuri adeguati livelli di comfort e sicurezza;
- Prolungamento della linea metropolitana di Cosenza fino all'interscambio con la rete FS;

- Connessione dell'area territoriale Sibari – Crotone con la direttrice ferroviaria ionica;
- Realizzazione di un grande progetto di collegamento multimodale Aeroporto – Stazione di Lamezia Terme Centrale – Germaneto – Catanzaro Lido.

B. Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriali con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T.

L'azione rappresenta un'interessante opportunità per la regione e, nello specifico, per quelle aree maggiormente produttive che soffrono per l'inadeguatezza delle infrastrutture, con gravi ripercussioni sulla competitività delle aziende che vi operano.

Priorità d'investimento

Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto ecologici e a bassa emissione di carbonio, quali il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Obiettivo specifico

Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale.

Il sistema portuale calabrese è costituito da porti di diverse dimensioni e funzioni (Crotone, Corigliano, Vibo Valentia, Villa S.Giovanni, Gioia Tauro), distribuiti su entrambi i versanti, ionico e tirrenico. Sebbene economicamente rilevanti, tali porti presentano livelli d'infrastrutture inadeguati, carenze di connessioni alle reti primarie e scarse dotazioni di servizi e attrezzature di supporto alle attività portuali.

Le priorità d'intervento, per aumentare la competitività del sistema portuale, sono attualmente individuate nel Piano Regionale dei Trasporti, per i porti con prevalente funzione commerciale e di servizio passeggeri, e nel Master Plan per lo sviluppo della portualità calabrese, per i porti con prevalente funzione turistica. Le principali criticità su cui intervenire riguardano sia il livello d'infrastrutture, sia le carenze di connessioni alle reti primarie, sia la scarsa dotazione di servizi e attrezzature di supporto alle attività portuali. L'obiettivo identifica come principale fattore di sviluppo della logistica e dell'intermodalità la creazione di un unico sistema di collegamento tra i principali porti, le reti TEN-T e quelle d'interesse regionale e locale. Ulteriore necessità è il miglioramento della continuità territoriale con la Sicilia, ottimizzando i flussi passeggeri e merci nello Stretto.

Azione da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali, adeguandoli agli standard ambientali, energetici e operativi europei e potenziando l'integrazione dei porti con le aree retro portuali.

L'azione riguarda:

- Riqualificazione e messa in sicurezza dei porti regionali;
- Adeguamento delle infrastrutture portuali.

Principi guida per la selezione delle operazioni

Le operazioni cofinanziate verranno selezionate sulla base di procedure e criteri che:

1. Garantiscono il contributo delle operazioni al conseguimento degli obiettivi e dei risultati specifici della priorità;
2. Siano non discriminatori e trasparenti;
3. Tengano conto dei principi generali di promozione della parità fra uomini e donne e non discriminazione e dello sviluppo sostenibile.

Categorie di operazioni

Settore di intervento

ASSE PRIORITARIO 07 – SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	026 Altre reti ferroviarie	102.576.258
ERDF	Meno sviluppate	030 Collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali RTE-T	42.836.577
ERDF	Meno sviluppate	036 Trasporti multimodali	16.337.376
ERDF	Meno sviluppate	040 Altri porti marittimi	5.890.029
TOTALE			167.640.241,00

Forma di finanziamento

ASSE PRIORITARIO 07 – SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	01. Sovvenzione a fondo perduto	167.640.241,00

Tipo di territorio

ASSE PRIORITARIO 07 – SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	07. Non pertinente	167.640.241,00

POR Campania 2014-2020

Il Programma operativo del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale POR FESR 2014-2020 della Regione Campania, approvato dalla Commissione Europea il 3 dicembre 2015, individua tre strategie regionali: **Campania Regione Innovativa**, che punta allo sviluppo dell'innovazione, della ricerca e al sostegno della competitività; **Campania Regione Verde**, finalizzata al sostanziale cambiamento dei sistemi energetico, agricolo, dei trasporti e delle attività marittime; **Campania Regione Solidale**, che mira alla costituzione di un sistema di welfare orientato all'inclusione e alla partecipazione, innalzando il livello della qualità della vita. Al POR FESR 2014-2020 della Regione Campania vengono assegnati complessivamente **4 miliardi e 113 milioni di euro**, di cui più di **3 miliardi dalla UE**.

Le priorità d'investimento e d'intervento sono riassunte in 11 Assi Prioritari individuati dal Programma

ASSE PRIORITARIO	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Asse Prioritario 1–Ricerca e innovazione	386.070.720,00	128.690.240,00	514.760.960,00
Asse Prioritario 2–ICT e agenda digitale	261.812.750,00	87.270.917,00	349.083.667,00
Asse Prioritario 3–Competitività del sistema produttivo	264.282.346,00	88.094.115,00	352.376.461,00
Asse Prioritario 4–Energia sostenibile	462.311.133,00	154.103.711,00	616.414.844,00
Asse Prioritario 5–Prevenzione dei rischi naturali ed antropici	277.238.546,00	92.412.849,00	369.651.395,00
Asse Prioritario 6–Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale	747.489.591,00	249.163.197,00	996.652.788,00
Asse Prioritario 7–Trasporti	167.631.476,00	55.877.159,00	223.508.635,00
Asse Prioritario 8–inclusione sociale	114.106.762,00	38.035.587,00	152.142.349,00
Asse Prioritario 9–Infrastrutture per il sistema dell'istruzione regionale	112.182.520,00	37.394.173,00	149.576.693,00
Asse Prioritario 10–Capacità amministrativa	214.522.701,00	71.507.567,00	286.030.268,00
Asse Prioritario 11– Assistenza tecnica	77.510.837,00	25.836.946,00	103.347.783,00
TOTALE	3.085.159.382,00	1.028.386.461,00	4.113.545.843,00

Quadro di riferimento

L'analisi del contesto socio economico campano restituisce un quadro dei fabbisogni regionali vasto e variegato. Il processo di programmazione 2014-2020 si è svolto in piena fase recessiva dell'economia reale, con riflessi gravi sui divari strutturali che già caratterizzavano il territorio campano. Il periodo è stato caratterizzato da tassi negativi di sviluppo del tessuto produttivo e del livello di competitività del sistema regionale, e dal relativo incremento delle aree di povertà e delle disuguaglianze sociali che hanno determinato un allontanamento progressivo dell'Italia e della Campania dai target della Strategia "Europa 2020".

Trasporti e mobilità

Secondo gli ultimi dati Istat (2013), i passeggeri annui trasportati dal TPL sono stati 128,7 milioni circa; l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico è stato del 23,1% con un calo dal 2007 al 2013 di circa 3,7 punti percentuali. L'offerta potenziale di TPL è insufficiente. Gravi sono anche i problemi di congestione del traffico urbano con solo il 12,4% di aree di sosta nei parcheggi d'interscambio. A questo va inoltre aggiunto lo scarso utilizzo di tecnologie disponibili per la smart mobility: nuovi sistemi di gestione del traffico, infomobilità, sistemi di pagamento interoperabili, sistemi di trasporto a basso impatto ambientale. Dal punto di vista del trasporto marittimo, i passeggeri transitati nei porti di Napoli e Salerno nel 2014 sono stati circa 7,8 milioni, in crescita del 4% rispetto al 2013. Il sistema portuale campano ha però perso dal 2007 a oggi circa il 17% del traffico, pari a quasi 2 milioni di passeggeri.

Rispetto al settore delle merci e della logistica, va segnalato che i porti campani hanno movimentato nel 2014 circa 32 milioni di tonnellate, con una crescita del 6% rispetto al 2013. Il settore Ro-Ro, che corrisponde al 40% del tonnellaggio totale dei porti campani, è cresciuto del 3,6% nel confronto annuo; mentre il segmento container ha registrato un incremento in linea con il trend nazionale (pari al +1,5%). Ciononostante, il confronto tra il 2007 e il 2014 del numero di TEU movimentati dal sistema portuale campano mostra un calo dell' 11,2%. Ancora poco significativa è inoltre la quantità di merci che viaggia su rotaia, lo 0,5% sul totale delle merci in entrata e uscita. La Regione intende puntare al rafforzamento dei trasporti regionali, attraverso l'attuazione di alcuni degli interventi individuati nel Piano Trasporti Regionale, con particolare attenzione alle tematiche legate all'ultimo miglio, alla connessione delle aree interne regionali e al miglioramento delle infrastrutture portuali e interportuali. In particolare, gli obiettivi che s'intendono realizzare sono:

- Garantire l'accessibilità di persone e merci nelle aree interne;
- Migliorare l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali e regionali;
- Migliorare il sistema portuale e interportuale campano;
- Realizzare sistemi alternativi di trasporto per aree sensibili.

Strategia d'investimento del programma operativo

Alla risoluzione delle criticità nel sistema dei trasporti campano, il POR Campania 2014-2020, contribuirà attivando interventi nell'ambito dell'**Asse Prioritario 7, Obiettivo Tematico n.7: "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"**, per il quale sono previste risorse pari al 5,43% sul totale del Programma.

Si prevede il completamento dei seguenti Grandi Progetti avviati con il POR Campania FESR 2007-2013:

1. Sistema integrato portuale di Napoli.
2. Sistema integrato portuale di Salerno.
3. La SS Vesuvio da completare.

ASSE PRIORITARIO 7 – Trasporti

Priorità d'investimento

Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali.

Obiettivo specifico

Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

In base all'Accordo di Partenariato e in attuazione del Piano dei Trasporti Regionale, la Regione Campania intende rafforzare i servizi di trasporto pubblico regionale e favorire i collegamenti tra porti, interporti e aeroporti. Gli interventi per il trasporto regionale, sono stati individuati dando priorità alle tratte con domanda potenziale significativa e si tradurranno in un miglioramento del servizio. L'obiettivo della Regione è quello di puntare allo sviluppo di azioni di potenziamento del trasporto pubblico al fine di ottenere il miglioramento della qualità dell'aria attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂, insieme alla riduzione del traffico veicolare privato.

Obiettivo specifico

Rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari della rete TEN-T.

La Regione Campania, in maniera coerente con gli interventi previsti nell'ambito della strategia regionale per le Aree interne, intende potenziare i collegamenti stradali esistenti e realizzare interventi volti a correggere discontinuità, ad aumentare l'accessibilità e l'integrazione modale, in particolare nelle aree agricole.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

A. Potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, attraverso:

- Il potenziamento della logistica e la riqualificazione dei sistemi d'informazione e controllo;
- La promozione della bigliettazione elettronica;
- Lo sviluppo di tecnologie di tipo ITS, Intelligent Transport System, al fine di rilevare e monitorare i flussi complessivi di traffico merci e passeggeri e favorire così la programmazione della mobilità, la riorganizzazione dei servizi e l'incoraggiamento del trasporto pubblico;
- Il potenziamento e l'incremento degli standard di sicurezza delle infrastrutture ferroviarie regionali, tramite interventi di messa in sicurezza della sede ferroviaria, delle gallerie e delle opere d'arte esistenti.

B. Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T.

L'azione prevede il completamento, e la messa in sicurezza delle connessioni stradali tra le aree agricole e le principali infrastrutture di trasporto.

Attraverso tali azioni, in coerenza con l'Accordo di Partenariato e con la Strategia Nazionale per le Aree Interne, si mira a promuovere la competitività delle 4 Aree Interne individuate dalla Regione Campania (Cilento Interno, Vallo di Diano, Titerno Tammaro e Alta Irpinia) e a completare il Grande Progetto SS 268 del Vesuvio.

Priorità d'investimento

Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Obiettivo specifico

Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale.

L'obiettivo specifico risponde alla necessità di accrescere la competitività del sistema portuale regionale attraverso l'ampliamento delle infrastrutture esistenti e l'offerta di servizi, l'ottimizzazione dell'assetto organizzativo e funzionale, garantendo maggiori livelli di sicurezza. Al fine di raggiungere tale risultato si prevede anche di completare i due progetti del Porto di Napoli e del Porto di Salerno.

L'obiettivo intende favorire lo sviluppo di aree logistiche integrate, individuate attraverso le relazioni funzionali, infrastrutturali ed economiche esistenti tra il porto, l'entroterra e la città di riferimento. Sarà, inoltre, definita una serie di azioni che consenta di innescare un percorso partenariale tra le Amministrazioni e gli stakeholder interessati.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

- A.** Potenziare le infrastrutture portuali e interportuali d'interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi;
- B.** Potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche e adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi;
- C.** Potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali.

Con queste azioni saranno finanziati:

- Interventi di messa in sicurezza del sistema portuale e interportuale regionale, anche per la salvaguardia dell'ambiente naturale;
- Il potenziamento dell'offerta d'infrastrutture e di servizi del sistema portuale e interportuale regionale;
- Interventi per migliorare l'accessibilità e l'autosufficienza energetica nei porti e interporti regionali;
- Interventi di riduzione delle emissioni dai terminal marittimi di combustibili liquidi in ambienti

- te portuale (elettrificazione delle banchine);
- Interventi per lo sviluppo di applicazioni tecnologiche per la portualità e interportualità regionale;
 - Interventi di riqualificazione dei porti regionali.

Principi guida per la selezione delle operazioni

La selezione delle operazioni da effettuare si fonderà su criteri di concentrazione delle risorse e su analisi istruttorie che valutino la rilevanza degli interventi proposti in relazione all'entità del miglioramento che s'intende apportare al servizio offerto. In particolare sarà data priorità agli interventi che:

- Privilegino la continuità territoriale con le comunità isolate e quelle di difficile accesso rispetto alle modalità di trasporto su gomma e ferro;
- Integrino e potenzino gli effetti positivi innescati dall'attuazione di grandi progetti che impattano sui litorali regionali;
- Contribuiscano alla riduzione dei consumi energetici relativi al settore dei trasporti;
- Favoriscano l'integrazione tra politiche delle reti e politiche territoriali.

Categorie di operazioni

Settore di intervento

ASSE PRIORITARIO 07 – SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	034. Altre strade ricostruite o migliorate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)	11.862.551,00
ERDF	Meno sviluppate	039. Porti marittimi (RTE-T)	8.087.650,00
ERDF	Meno sviluppate	040. Altri porti marittimi	140.000.000,00
ERDF	Meno sviluppate	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi d'informazione e di controllo)	5.890.029
TOTALE			167.631.476,00

Forma di finanziamento

ASSE PRIORITARIO 07 – SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	01. Sovvenzione a fondo perduto	167.631.476,00

Tipo di territorio

ASSE PRIORITARIO 07 – SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
ERDF	Meno sviluppate	01. Grandi aree urbane (densamente popolate > 50 000 abitanti)	150.000.000,00
ERDF	Meno sviluppate	02. Piccole aree urbane (mediamente popolate > 5 000 abitanti)	17.631.476,00

POR Puglia 2014-2020

Il 17 luglio 2015 è stato approvato il Programma Operativo Regionale Puglia 2014-2020.

Partendo da un'analisi di contesto che fa emergere punti di forza e di debolezza, nonché criticità sociali e ambientali del sistema dell'innovazione regionale, **la Smart Puglia 2020 propone un approccio nuovo per lo sviluppo economico responsabile ed il potenziamento progressivo attraverso un uso intelligente e sostenibile delle tecnologie.**

La Commissione europea ha adottato il Programma Operativo Regionale della Puglia per il periodo 2014-2020, con **un investimento complessivo (plurifondo FESR+FSE) di 7,12 miliardi di euro, per metà a valere su risorse europee e per l'altra metà a valere su fondi nazionali. Delle risorse totali, oltre 5 miliardi e mezzo riguardano il FESR.**

La Programmazione 2014-2020 si articola in 12 Assi prioritari.

ASSE PRIORITARIO	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Asse Prioritario 1–Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione	336.183.406,00	336.183.406,00	672.366.812,00
Asse Prioritario 2–Migliorare l'accesso e l'impiego delle TIC	135.888.502,00	135.888.502,00	271.777.004,00
Asse Prioritario 3–Promuovere la competitività delle PMI	558.999.535,00	558.999.535,00	1.117.999.070,00
Asse Prioritario 4–Energia sostenibile e qualità della vita	197.945.604,00	197.945.604,00	395.891.208,00
Asse Prioritario 5–Adattamento al cambiamento climatico	163.407.429,00	163.407.429,00	326.814.858,00
Asse Prioritario 6–Tutela dell'ambiente, delle risorse naturali e culturali	570.950.000,00	570.950.000,00	1.141.900.000,00
Asse Prioritario 7–Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete	231.040.314,00	231.040.314,00	462.080.628,00
Asse Prioritario 8–Occupazione	-	-	-
Asse Prioritario 9–Inclusione sociale	340.210.507,00	340.210.507,00	680.421.014,00
Asse Prioritario 10–Istruzione, formazione e apprendimento	76.105.961,00	76.105.961,00	152.211.922,00
Asse Prioritario 11–Autorità pubbliche	-	-	-
Asse Prioritario 12–Sviluppo Urbano Sostenibile	65.000.000,00	65.000.000,00	130.000.000,00
TOTALE	2.788.070.047,00	2.788.070.047,00	5.576.140.094,00

Quadro di riferimento regionale

Il POR FESR 2014-2020 è strutturato sulla base di esigenze e considerazioni che hanno condotto alla scelta degli obiettivi. In particolare in merito al settore dei trasporti, **i primi due obiettivi hanno un impianto macro (sistema portuale, export, interconnessione logistica) mentre gli ultimi quattro sono focalizzati a livello micro (rete stradale secondaria, trasporto pubblico, viabilità cittadina):**

- favorire la propensione all'export delle imprese pugliesi attraverso il riammodernamento dell'attuale sistema logistico, soprattutto per quel che concerne il sistema portuale regionale;
- pianificare una maggiore interconnessione tra sistema portuale, trasporto pubblico ferroviario e trasporto su gomma;

- migliorare il sistema della viabilità secondaria al fine di un miglior collegamento delle aree interne con le direttive di collegamento primarie;
- riprogrammare i servizi del TPL (Trasporto Pubblico Locale), puntando sull'intermodalità e sull'integrazione tra sistemi, di vettori, di orari e tariffa (biglietto unico) attraverso una gestione unitaria del trasporto su ferro a livello regionale;
- introdurre misure restrittive per la circolazione in città;
- adeguare il parco mezzi pubblici e privati, introdurre veicoli elettrici e diffondere infrastrutture di ricarica elettrica.

Strategia d'investimento del programma operativo

Per il conseguimento degli obiettivi sopra elencati il Programma stanzia per l'**Asse Prioritario 7 - Sistemi di Trasporto e infrastrutture di rete** 231 milioni di euro dei 5 miliardi di euro totali, suddivisi equamente al 50% tra sostegno dall'Unione Europea e cofinanziamento nazionale.

ASSE PRIORITARIO 7 - Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete

Priorità di investimento

Potenziare l'offerta ferroviaria e migliorare il servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza.

Obiettivo specifico

Interventi di potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio.

La Regione intende migliorare le condizioni di accessibilità territoriale e la qualità del servizio ai cittadini con un approccio orientato alla co-modalità, investendo per l'adeguamento e il potenziamento delle ferrovie locali.

La componente ferroviaria della rete dei trasporti pugliese si estende per oltre 1500 km di rete, servendo l'88% dei Comuni. La Regione Puglia si pone l'obiettivo di far crescere il traffico ferroviario di persone e merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura, attraverso la dotazione necessaria a realizzare lo scambio modale.

Requisiti essenziali per l'incremento dell'utilizzo della rete ferroviaria sono: l'integrazione delle tariffe sull'intero territorio, la presenza di stazioni di interscambio per l'intermodalità, una maggiore efficienza della rete e sicurezza e qualità del servizio.

Tale evoluzione del sistema ferroviario consentirà alla Puglia di poter contare su **infrastrutture ferroviarie "interconnesse"** in grado di consentire modelli di esercizio sempre più aderenti alle effettive tipicità della domanda, garantendo tempi più rapidi di accesso ai nodi della rete ferroviaria regionale e ai centri urbani di riferimento. Sono previsti **interventi di raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta**, con interramento del tracciato nell'abitato di Andria, interconnessione con la Rete Ferroviaria Italiana (RFI) a Barletta e Bari, rifunzionalizzazione di alcune stazioni con relativi servizi per l'interscambio.

La fase a carico del programma 2014-2020 consiste nell'interramento ad Andria e nella rifunzionalizzazione di parte delle stazioni.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

Le ripercussioni positive previste consistono nel maggior uso della rete ferroviaria e nella riduzione del grado di congestione nei centri urbani, delle emissioni acustiche e di sostanze climalteranti. In dettaglio, i risultati che si intendono ottenere sono:

- potenziamento degli accessi alla rete TEN-T (rete ferroviaria AV/AC, Linea Ferroviaria Adriatica, Corridoi Marittimi Mediterranei), rete volta a contrastare la marginalità della Puglia nel contesto europeo e restituire continuità fisico-funzionale alle linee ferroviarie regionali;
- sviluppo dei collegamenti tra le cinque ferrovie regionali per costituire un'unica rete interconnessa e interoperabile;
- crescita dell'utenza della rete ferroviaria, adottando meccanismi di fidelizzazione al trasporto collettivo sia merci che passeggeri;
- crescita dell'efficienza della rete e della sicurezza del servizio ferroviario;
- riduzione del traffico su gomma in favore del traffico ferroviario con conseguenze ambientali positive, come la riduzione di CO₂ e il miglioramento della qualità dell'aria.

Priorità di investimento

Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali.

Obiettivo specifico

Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete TEN-T.

Oltre alle stazioni ferroviarie principali, la Programmazione è volta a favorire la continuità fisico-funzionale degli itinerari di accesso ai poli di interesse regionale, aeroporti e porti, anche attraverso la realizzazione di parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o sul ferro.

Si ritiene necessario rafforzare il sistema dell'accessibilità e la connessione delle aree interne alle reti sovrastrutturate regionali, attraverso il collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura TEN-T. Tale obiettivo sarà perseguito attraverso:

- l'adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale (SFR);
- il rafforzamento delle direttive di penetrazione dalle aree interne ai principali poli attrattori;
- sistemi innovativi di trasporto collettivo (taxi collettivo, mini bus a chiamata, etc.)
- servizi rapidi di connessione esercitati con tecnologie innovative (per esempio BRT - Bus Rapid Transit).

La priorità in relazione al tema della mobilità e dei trasporti riguarda la promozione della coesione territoriale, tracciata come indispensabile dalla Regione Puglia.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

L'intervento mira a ridurre di un terzo i tempi di accesso ai nodi urbani principali dalle aree interne. Nello specifico i risultati che si intendono ottenere sono:

- migliorare le condizioni di accesso ai servizi (istruzione, assistenza sanitaria, beni culturali, naturalistici, etc.) per i residenti nelle aree interne;
- ripopolare le aree interne e ridare slancio alle attività tradizionali (agricoltura, allevamento, artigianato, ecc.);
- potenziare l'accesso e la mobilità turistica in tutto il territorio pugliese;
- infittire le relazioni tra le diverse componenti della comunità regionale;
- favorire la generazione di adeguati bacini di traffico soddisfacenti;
- migliorare i livelli di offerta del servizio di trasporto pubblico e determinare una standardizzazione dei livelli di servizio su tutto il territorio regionale.

Priorità di investimento

Potenziare il sistema ferroviario regionale l'integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale.

Obiettivo specifico

Interventi per potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale.

Le tipicità e vocazioni territoriali che la Puglia offre sono meritevoli di approcci innovativi legati all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria anche attraverso l'utilizzo delle tecnologie Light Rail Transportation (LRT). In completamento al Piano Triennale dei Servizi (PTS), l'intervento si propone di recuperare in efficacia e riorganizzare il sistema ferroviario al fine di **agire sulla domanda di mobilità tra bacini di traffico consistenti**.

Gli investimenti tecnologici in infrastrutture immateriali saranno dedicati in particolare alla sicurezza, all'automazione della circolazione dei convogli e all'eliminazione dei passaggi a livello. Questi interventi permetteranno di migliorare i meccanismi di allocazione della capacità ferroviaria e, auspicabilmente, **recuperare tracce orarie potenzialmente appetibili sulle relazioni ad alta frequentazione**.

La Programmazione prevede inoltre la promozione di interventi specifici per rendere efficaci le catene multimodali, passeggeri e merci, anche attraverso l'utilizzo dei migliori standard di servizio circa le informazioni e la tele-gestione del traffico (ITS e ERMITS).

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

Si attende un duplice risultato: **restituire dignità al trasporto pubblico come vettore preferenziale di mobilità e adeguare il trasporto pubblico locale a elevati standard qualitativi**.

I risultati che si intende ottenere sono:

- riduzione delle emissioni acustiche e di CO₂ e diminuzione della congestione sia nei centri urbani che in tutto il territorio regionale;
- miglioramento della qualità del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale;
- riqualificazione delle fermate e dei terminal bus e, conseguentemente, degli spazi urbani dedicati alla mobilità.

Priorità di investimento

Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete, sviluppando e ripristinando sistemi di trasporto ferroviario globali, di elevata qualità e interoperabili, e promuovendo misure di riduzione dell'inquinamento acustico.

Obiettivo specifico

Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale

Gli oltre 800 km di costa configurano la Puglia come porta d'accesso alla macro regione adriatico-ionica. Questa opportunità suggerisce l'orientamento strategico degli investimenti da canalizzare nel sistema portuale e interportuale, allo scopo di accrescere l'attrattività della Regione in campo nazionale e internazionale.

Il cambiamento così previsto non può prescindere dal recupero del gap infrastrutturale accumulato negli anni. A questo proposito si procederà ripristinando la piena operatività dei fondali, delle banchine e delle infrastrutture, con interventi volti a migliorare le capacità operative dei porti pugliesi.

Si procederà favorendo soluzioni esemplari dal punto di vista dell'integrazione ambientale e del rispetto dei siti storici, in ottemperanza al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Tra le attività previste è innanzitutto da annoverare il completamento delle opere avviate con il ciclo di programmazione 2007-2013 tra cui: l'ampliamento dell'Interporto regionale della Puglia, le attività di dragaggio dei fondali, l'introduzione di sistemi di protezione che limitino la perdita di pescaggio dei porti. In parallelo saranno favoriti gli interventi di ammodernamento, rifunzionalizzazione e recupero delle banchine di ormeggio esistenti e interventi di riqualificazione delle aree degradate retroportuali quale luogo di qualità urbana, sviluppo, aggregazione e incontro.

Sarà finanziato, inoltre, **l'ultimazione del grande progetto “Completamento dell'Ampliamento dell'Interporto Regionale di Puglia”** con la realizzazione di piattaforme logistiche dedicate. Secondo il progetto l'attuale area di Scalo Ferruccio verrà utilizzata per realizzazione di edifici per la logistica ed il magazzinaggio, minimizzando le esternalità negative generate dal trasporto delle merci con la riduzione di trasporto su strada.

Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

La Regione Puglia intende far crescere i traffici commerciali (merci e passeggeri) negli interporti e nei porti classificati di carattere regionale, riqualificando le dotazioni infrastrutturali. La Program-

mazione è finalizzata inoltre ad integrare le aree portuali e retroportuali riqualificandone le “aree di connessione”.

I risultati che si intende ottenere riguardano nello specifico:

1. potenziamento delle capacità operative dei porti di rilievo regionale, anche attraverso l'efficientamento energetico dei servizi portuali e retro portuali;
2. implementazione della dotazione infrastrutturale;
3. accrescimento dell'attrattività dei porti pugliesi, accessibilità dei porti, riqualificazione delle aree retroportuali e incoraggiamento della mobilità sostenibile.

Allocazione delle risorse finanziarie

Lo stanziamento di risorse per settore di intervento è ripartita come di seguito. Le categorie di operazione che secondo Programmazione possono beneficiare di una quota finanziaria maggiore sono quelle relative al settore stradale (15.0000.000 euro per la categoria 34 - Altre strade ricostruite o migliorate), ferroviario (147.000.000 euro per la categoria 26 - Altre reti ferroviarie) e la multimodalità (40.500.000 euro per la categoria 36 - Trasporti multimodali).

Categorie di operazioni

Settore di intervento

ASSE PRIORITARIO 7 – SISTEMI DI TRASPORTO E INFRASTRUTTURE DI RETE			
Fondo	Categoria regioni	Codice	Importo in euro
FESR	Meno sviluppate	2 - Altri approcci integrati allo sviluppo urbano sostenibile	15.000.000
FESR	Meno sviluppate	26 - Altre reti ferroviarie	147.000.000
FESR	Meno sviluppate	27 - Infrastrutture ferroviarie mobili	13.500.000
FESR	Meno sviluppate	34 - Altre strade ricostruite o migliorate	15.0000.000
FESR	Meno sviluppate	36 - Trasporti multimodali	40.500.000
FESR	Meno sviluppate	40 - Altri porti marittimi	15.040.314

POR Sicilia 2014-2020

In data 17 agosto 2015 la Commissione europea ha approvato il POR FESR Sicilia 2014-2020. La Regione Sicilia ha definito per il Programma Operativo del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 un impianto strategico che intende innescare processi di sviluppo attraverso azioni volte al rafforzamento della competitività dei sistemi produttivi e della qualità della vita. Il POR contribuisce alla Strategia europea per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, il recupero dei ritardi strutturali ed il conseguimento di una maggiore coesione economica, sociale e territoriale. Il Programma è stato strutturato analizzando problemi, bisogni ed opportunità della Regione Sicilia. Gli obiettivi tematici e le priorità di investimento sono stati identificati in base alle Raccomandazioni specifiche per Paese del Consiglio Europeo, i Regolamenti rilevanti dell'Unione Europea e l'Accordo di Partenariato per l'Italia.

Nell'ottica di questa analisi sinergica sono state rilevate alcune **sfide fondamentali per la Sicilia**:

- rilanciare l'occupazione, la crescita e la coesione sociale;
- accrescere la competitività;
- valorizzare le risorse territoriali, ambientali e culturali come driver dello sviluppo atteso;
- migliorare la qualità della vita dei cittadini, anche attraverso la ricerca di una maggiore coesione territoriale;
- migliorare l'ecosistema e rendere più efficienti ed accessibili i servizi.

Lo stanziamento per il POR FESR 2014-2020 è pari a **4.453.749.862 euro**, di cui **3.340.312.397 euro** messi a disposizione da Bruxelles e **1.113.437.465 euro** di cofinanziamento nazionale.

Il POR FESR 2014-2020 si articola in 11 Assi prioritari.

ASSE PRIORITARIO	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Asse Prioritario 1–Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione	342.889.179,00	114.296.393,00	457.185.572,00
Asse Prioritario 2–Agenda digitale	256.942.723,00	85.647.574,00	342.590.297,00
Asse Prioritario 3–Competitività delle PMI	500.902.885,00	166.967.628,00	667.870.513,00
Asse Prioritario 4–Energia sostenibile	846.551.091,00	282.183.697,00	1.128.734.788,00
Asse Prioritario 5–Cambiamento climatico	221.479.774,00	73.826.591,00	295.306.365,00
Asse Prioritario 6–Tutela dell'ambiente	372.608.981,00	124.202.994,00	496.811.975,00
Asse Prioritario 7–Sistemi di Trasporto Sostenibili	512.764.653,00	170.921.551,00	683.686.204,00
Asse Prioritario 9–Inclusione Sociale	161.992.534,00	53.997.511,00	215.990.045,00
Asse Prioritario 10–Istruzione e Formazione	124.180.577,00	41.393.526,00	165.574.103,00
Asse Prioritario 11–Assistenza tecnica	-	-	-
TOTALE	3.340.312.397,00	1.113.437.465,00	4.453.749.862,00

Il Programma, formulato è strettamente interrelato con la “Strategia Regionale dell’Innovazione per la Specializzazione Intelligente 2014-2020”.

Quadro di riferimento

L’economia siciliana, all’avvio del nuovo ciclo di programmazione, risulta profondamente condizionata dalla crisi cominciata nel 2007. Dall’inizio della recessione, si è assistito ad una caduta del PIL regionale superiore al 13% a cui si è associato un calo del valore aggiunto del settore industriale del 7%, delle costruzioni dell’11%, dei servizi del 14%.

Questi andamenti richiedono un’urgente azione di contrasto ed il rafforzamento della competitività, in direzione di un radicale miglioramento del sistema dei servizi. In particolare l’Asse Prioritario 7 “Sistemi di Trasporto Sostenibili” è volto alla risoluzione delle criticità relative alla mobilità e le infrastrutture.

Rapporto sulla mobilità

Rete stradale: La rete stradale interna all’Isola è estremamente carente e i tempi di percorrenza dilatati. La Sicilia registra un indice di dotazione di rete stradale (2007) pari a 85,94 (Italia=100), leggermente inferiore a quello delle regioni del Sud (Mezzogiorno=87,10). Mentre in riferimento alla dotazione autostradale, si ha un indice di poco superiore alla media nazionale: l’indice dei km di autostrade della Sicilia è di 2,5 rispetto ad una media italiana di 2,2.

Rete ferroviaria: Per ciò che riguarda la rete ferroviaria, la Sicilia ha una densità di rete pari a 56 m per km² e presenta un indice di dotazione di rete ferroviaria (2007) pari a 59,89 (Italia=100; Mezzogiorno=87,91). La rete siciliana è altresì quella con i tracciati più obsoleti.

Infrastrutture portuali: La caratteristica di insularità della regione Sicilia ed il suo posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. Tuttavia, all’ampiezza di infrastrutture portuali non corrisponde un adeguato livello delle infrastrutture stesse.

Infrastrutture aeroportuali: Allo stato attuale il sistema aeroportuale siciliano consta di sei scali aeroportuali per uso civile-cargo. Le infrastrutture aeroportuali della Sicilia risultano però carenti nella disponibilità di collegamenti con le altre modalità e nell’integrazione logistica. Tutti gli aeroporti - pur avendo collegamenti stradali - sono privi di collegamenti ferroviari, se si eccettua l’aeroporto di Palermo, per il quale la frequenza dei treni è comunque inadeguata ad offrire un’alternativa concorrenziale rispetto alla gomma.

Strategia d’investimento del programma operativo

Al fine di risolvere le problematiche riscontrate relativamente al settore trasporti, il Programma stanzia per l’**Asse Prioritario 7 - Sistemi di Trasporto Sostenibili** 500 milioni di euro dei 4 miliardi di euro totali, proporzionati al 15% sostenuto dall’Unione Europea e per il restante 75% messo a disposizione con cofinanziamento nazionale.

Asse Prioritario 7 - Sistemi di trasporto sostenibili

Priorità d'investimento

Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali.

Obiettivo specifico

Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza.

La Regione intende procedere al **completamento delle infrastrutture strategiche**. Nel lungo termine, si mira al completamento del **raddoppio ferroviario tra Palermo (aeroporto), Messina e Catania (aeroporto)**, da mettere a sistema con la dorsale da Palermo per Agrigento, già velocizzata nelle precedenti programmazioni, nonché con la dorsale Palermo-Messina.

L'intervento riguarderà in particolare il completamento del Raddoppio ferroviario Palermo-Carini, già inserito come Grande Progetto nella programmazione 2007-2013.

Gli interventi di potenziamento del sistema ferroviario regionale puntano ad un significativo abbattimento dei tempi di percorrenza rispetto alla situazione attuale, al miglioramento della qualità del servizio e dell'efficienza dei collegamenti regionali tra i principali capoluoghi siciliani, al fine di garantire lo spostamento su ferro di importanti quote di traffico di persone e merci.

Obiettivo specifico

Potenziamento ferroviario regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici, e la rete centrale, globale e locale.

Coerentemente con le politiche europee tese a promuovere lo sviluppo di una rete ferroviaria comunitaria, si intende promuovere il rafforzamento della rete ferroviaria regionale, privilegiando gli interventi strategici di collegamento/adduzione alla Rete TEN-T quali: il **raddoppio della tratta ferroviaria Ogliastrillo-Castelbuono lungo la linea Palermo-Messina e la Chiusura dell'Anello ferroviario di Palermo, tangente al Passante ferroviario di Palermo**.

Si sosterrà, al contempo, il rinnovo del materiale rotabile attraverso l'acquisto di nuovi mezzi che possano migliorare l'attrattività della modalità ferroviaria e scoraggiare l'uso del mezzo privato. Sono inoltre previsti interventi tecnologici finalizzati alla promozione dei sistemi di bigliettazione elettronica. In questo modo si punta ad ottenere un aumento degli standard di sicurezza della rete ferroviaria regionale e **l'aumento del grado di accessibilità anche grazie all'introduzione di sistemi ITS (Intelligent Transport Systems)** a servizio degli utenti delle infrastrutture di trasporto.

Obiettivo specifico

Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne.

Miglioramento delle condizioni di accessibilità e dell'interconnessione tra la rete viaria primaria

ed i poli di scambio intermodale, con particolare riferimento alle aree interne, a forte vocazione agricola, garantendo l'accesso ai servizi essenziali della sanità, dell'istruzione – compreso gli asili nido – a fini dell'inclusione sociale. Tali interventi garantiranno, inoltre, una riduzione dei livelli di incidentalità.

Priorità d'investimento

Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto ecologici, a bassa rumorosità e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Obiettivo specifico

Aumento della competitività del Sistema Portuale e interportuale.

Il grado di competitività del sistema portuale e interportuale siciliano (dotazione portuale 143,6, Italia=100) ha una forte incidenza sui livelli generali di produttività ed attrattività dell'economia regionale. **La Sicilia registra un'importante quota di merci in ingresso ed in uscita dalla regione attraverso la modalità del trasporto marittimo (35,3% contro il 5,4% nazionale).**

L'Azione riguarda il **potenziamento dei porti di rilevanza nazionale e l'ottimizzazione delle specializzazioni dei porti commerciali regionali mediante la realizzazione di opere di consolidamento, messa in sicurezza ed ampliamento delle banchine**, dotazione di sistemi tecnologici, realizzazione di strutture per l'intermodalità.

L'obiettivo dell'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale in Sicilia viene perseguito in stretta integrazione con il Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e reti”, nell'ambito del quale sono realizzati gli interventi relativi ai nodi logistici siciliani di rilevanza nazionale mentre il POR agirà sui nodi di rilievo regionale.

Completando gli interventi di potenziamento e qualificazione già effettuati sul sistema dei porti regionali, la Regione Siciliana intende **promuovere un significativo aumento dei flussi di traffico marittimo delle merci e favorire il riequilibrio modale nel trasporto delle merci**. Gli effetti attesi riguardano, inoltre, la riduzione del traffico merci di lunga percorrenza su strada, la sostenibilità ambientale e la riduzione dei costi diretti ed indiretti del trasporto.

Allocazione delle risorse finanziarie

In conclusione si propone un dettaglio della ripartizione delle risorse per settore di intervento. Le categorie di operazione che secondo Programmazione possono beneficiare di una quota finanziaria maggiore sono quelle relative al settore ferroviario (260.343.188,00 di euro per la categoria 26 - Altre reti ferroviarie) che, come si evince dalla tabella a seguire, costituisce il comparto che la Regione Sicilia punta a promuovere maggiormente, con una percentuale di dotazione superiore al 50% del totale dei fondi stanziati, per l'asse in oggetto.

Categorie di operazioni

Settore di intervento

ASSE PRIORITARIO 7 – SISTEMI DI TRASPORTO E INFRASTRUTTURE DI RETE			Importo in euro
Fondo	Categoria regioni	Codice	
FESR	Meno sviluppate	24	9.750.000,00
FESR	Meno sviluppate	26 - Altre reti ferroviarie	260.343.188,00
FESR	Meno sviluppate	27 - Infrastrutture ferroviarie mobili	75.000.000,00
FESR	Meno sviluppate	30 - Collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali RTE-T	51.276.465,00
FESR	Meno sviluppate	36 - Trasporti multimodali	47.895.000,00
FESR	Meno sviluppate	40 - Altri porti marittimi	64.500.000,00
FESR	Meno sviluppate	44 - Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi d'informazione e di controllo)	4.000.000,00
TOTALE			512.764.653,00

Conclusioni

In conclusione si presenta non una classifica ma una panoramica dei fondi stanziati, a titolo di confronto.

Come mostrato nella tabella che segue, tra le regioni meridionali analizzate, la Puglia è quella per la quale sono stati stanziati più fondi nell'ambito della Programmazione Operativa Regionale 2014-2020, circa **5,57 miliardi di euro**; ultima tra le cinque, la Basilicata che ottiene **826 milioni**.

Risorse finanziarie POR 2014-2020, regioni meridionali

REGIONE	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Basilicata	413.015.666,00	413.015.666,00	826.031.332,00
Calabria	1.784.217.631,00	556.297.921,00	2.379.016.841,00
Campania	3.085.159.382,00	1.028.386.461,00	4.113.545.843,00
Puglia	2.788.070.047,00	2.788.070.047,00	5.576.140.094,00
Sicilia	3.340.312.397,00	1.113.437.465,00	4.453.749.862,00

Nell'ultima tabella, invece, si può notare come sia la Sicilia ad aver destinato maggiori risorse finanziarie al settore dei trasporti. Con circa **683 milioni di euro**, cifra superiore al 10% dell'intero FESR, è infatti la prima tra le cinque.

Risorse finanziarie POR 2014-2020, regioni meridionali per settore d'intervento

REGIONE	ASSE	SOSTEGNO UE	QUOTA NAZIONALE	FINANZIAMENTO TOTALE
Basilicata	Trasporti	33.500.000,00	33.500.000,00	67.000.000,00
Calabria	Trasporti	167.640.241,00	55.880.080,00	223.520.321,00
Campania	Trasporti	167.631.476,00	55.877.159,00	223.508.635,00
Puglia	Trasporti	231.040.314,00	231.040.314,00	462.080.628,00
Sicilia	Trasporti	512.764.653,00	170.921.551,00	683.686.204,00

Fonti e riferimenti

Per la stesura del presente documento ci si è avvalsi dei Programmi pubblicati sui siti ufficiali delle Regioni, nella loro ultima versione disponibile alla data della redazione.

In particolare si fa riferimento a:

- **Regione Basilicata** PROGRAMMA OPERATIVO FESR BASILICATA 2014/2020 2014IT16RFOP022, adottato con Decisione C(2015) 5901 – agosto 2015;
- **Regione Calabria** PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE 2014-2020 FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE FONDO SOCIALE EUROPEO versione 7 agosto 2015;
- **Regione Campania** POR CAMPANIA FESR 2014-2020, adottato con decisione C(2015) 8578 del 1/12/2015 versione e delibera n.720 del 16/12/2015;
- **Regione Puglia** PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE PUGLIA 2014-2020 CCI 2014IT-16M2OP002, approvato con decisione della Commissione Europea C(2015) 5854, luglio 2015;
- **Regione Sicilia** PO FESR 2014-2020 approvato con Decisione C(2015)5904 del 17 agosto 2015, Deliberazione n. 267 del 10 novembre 2015.

Per ulteriori aggiornamenti si rimanda ai portali dedicati delle singole Regioni.

maritime
economy