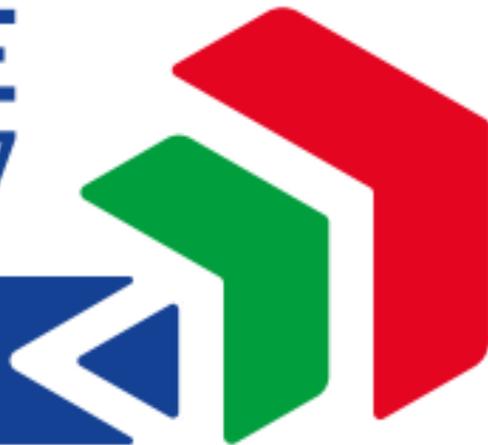


**COESIONE
ITALIA 21-27**

CALABRIA



**PROGRAMMA REGIONALE CALABRIA
FESR-FSE+ 2021/2027**

Operazioni di Importanza Strategica (OIS)

**DIPARTIMENTO TURISMO, MARKETING TERRITRIALE, TRASPORTO PUBBLICO LO-
CALE
E MOBILITA' SOSTENIBILE**

PREMESSA

Il Reg. (UE) 2021/1060 Recante Disposizioni Comuni (in seguito RDC), all'art. 2 par. 5 definisce le Operazioni pianificate di Importanza Strategica (in seguito OIS) come una *“operazione che fornisce un contributo significativo al conseguimento degli obiettivi di un programma e che è soggetta a particolari misure di sorveglianza e comunicazione”*. Queste rappresentano una novità del periodo di programmazione 2021-2027. Inoltre, l'art. 22 par. 3 stabilisce che per i Programmi sostenuti dal FESR, dal Fondo di coesione, dal FSE+, dal JTF e dal FEAMPA, questo *“è corredato, a fini informativi, di un elenco delle operazioni pianificate di importanza strategica e del relativo calendario.”* A tal fine, nel PR Calabria FESR FSE+ 2021-2027 (in seguito Programma) è stata inserita l'Appendice 3 - Elenco delle operazioni pianificate di importanza strategica, corredato di calendario.

Un'operazione si definisce di importanza strategica non solo per la sua dimensione finanziaria ma anche, secondo quanto stabilito dal citato art. 2, per il contributo che essa fornisce al conseguimento degli obiettivi del Programma in termini di target di output e di risultato previsti.

Visto l'orientamento, di tali operazioni, al raggiungimento degli obiettivi del Programma, queste dovranno essere portate a termine entro un arco temporale ampiamente compatibile con il termine di ammissibilità della spesa. Il beneficiario, perciò, dovrà garantire le tempistiche di realizzazione attraverso un'opportuna valutazione dei rischi, e l'individuazione di specifiche misure di monitoraggio dell'avanzamento dell'operazione.

Le OIS richiedono, poi, una serie di adempimenti regolamentari che riguardano misure di comunicazione ed informazione in conformità **all'art. 46 RDC**. In particolare, il Beneficiario dovrà occuparsi della redazione di una relazione che illustri i progressi compiuti nell'attuare l'operazione la quale dovrà essere presentata al Comitato di Sorveglianza (in seguito CdS) ai sensi **dell'art. 40 RDC** e dell'organizzazione di un evento o un'attività di comunicazione che preveda il coinvolgimento della Commissione e dell'AdG ai sensi dell'**art. 50 par. 1 lett. e) RDC**.

La rilevanza delle OIS è testimoniata dalla previsione, contenuta nell'**art. 73 par. 5 RDC** secondo cui: *“quando l'Autorità di Gestione seleziona un'operazione di importanza strategica, essa informa la Commissione entro un mese e le fornisce tutte le informazioni pertinenti a tale operazione.* La presente scheda di dettaglio riguarda l'operazione riportata nell'Appendice 3 relativa all'OS 2.8 e 3.2 del. FESR.

Principale normativa di riferimento:

Articolo 22, paragrafo 3: l'operazione deve essere inserita nell'Appendice 3 al PR di un cronoprogramma;

- Articolo 40, paragrafo 1, lett. g): l'operazione deve prevedere attività di monitoraggio finalizzate a esporre i progressi al Comitato di Sorveglianza;

- Articolo 46, paragrafo 1: deve essere garantita la visibilità di tutte le operazioni sostenute dai Fondi;

- Articolo 50, paragrafo 1, lett. e): i beneficiari devono organizzare un evento o un'attività di comunicazione coinvolgendo in tempo utile la Commissione e l'Autorità di Gestione responsabile.

PARTE 1 – INFORMAZIONI SUL PROGETTO (SET MINIMO NECESSARIO)

1. Nome progetto

NODI INTERMODALI DI TRASPORTO LOCALE (Progetto Invariante)

2. Soggetto proponente/attuatore (*indicare se sono diversi*)

Pubblica Amministrazione, Enti Locali

3. Obiettivi del progetto e risultati attesi con particolare riferimento al contributo dell'operazione al raggiungimento degli obiettivi del Programma

Obiettivi e finalità

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e il Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale hanno individuato 54 nodi, distribuiti nel territorio di 44 Comuni, e articolati su una gerarchia di 4 livelli (per come previsto dall'art. 8 della L.R. 35/2015). **L'obiettivo dell'operazione, a conferma di quanto già inserito nell'appendice III del Programma e illustrato nella seduta del Comitato di Sorveglianza del 17 marzo 2023**, è quella di dotare i nodi della rete del trasporto pubblico locale previsti di infrastrutture, attrezzature, impianti e servizi, in misura variabile a seconda del livello gerarchico del nodo. Per i comuni e le aree urbane ove sono localizzati nodi di I e II livello, individuati nel PRT, le attività prevederanno la realizzazione di infrastrutture dotate di molteplici stalli per i servizi su gomma, fabbricati per i passeggeri, percorsi pedonali interni sicuri e, ove possibile, percorsi pedonali riservati, protetti e coperti per il collegamento con le stazioni ferroviarie, le aerostazioni e i parcheggi di scambio adiacenti o prossimi, dotati di sistemi ettometrici ove giustificato dai flussi di passeggeri. In tali nodi dovranno inoltre essere localizzati i punti di fermata dei taxi e i punti di servizio per la mobilità condivisa (*bike sharing, car sharing*) nonché i sistemi di informazione all'utenza. Inoltre, i nodi dovranno essere collegati fra loro e con i principali punti di accesso/egresso all'area urbana con percorsi per i mezzi pubblici riservati e, per quanto possibile, protetti.

I nodi di I e II livello sono localizzati nelle seguenti **6 aree urbane/Comuni**:

- Area integrata dello Stretto;
- Area urbana di Cosenza-Rende;
- Catanzaro;
- Lamezia Terme;
- Crotone;
- Vibo Valentia.

L'intervento si estenderà nelle medesime aree, anche ai **nodi di III e IV livello**, per un totale di **ulteriori 10 nodi**. Ciò al fine di garantire una programmazione integrata della mobilità in ogni area urbana/Comune e la realizzazione coordinata dei percorsi per i mezzi pubblici riservati e protetti fra i nodi. La dislocazione **dei 16 nodi complessivi** oggetto di intervento (I, II, III e IV livello) per le aree urbane/comuni è illustrata nella tabella seguente:

DISTRIBUZIONE DEI NODI PER AREA URBANA					
Nodi/Aree Urbane	I livello	II livello	III livello	IV livello	Totale
<i>Area integrata dello Stretto</i>	1		3	2	6
<i>Area urbana di Cosenza-Rende</i>	1		1	1	3
<i>Catanzaro</i>	1		1	1	3
<i>Lamezia Terme</i>	1		1		2
<i>Crotone</i>		1			1
<i>Vibo Valentia</i>		1			1
Totale	4	2	6	4	16

Dettaglio e specifiche per la realizzazione dei Nodi

Come in parte evidenziato, l'attuazione dei suddetti nodi vede ampiamente coinvolti gli Enti Locali, singolarmente e congiuntamente negli ambiti di area urbana definiti ai sensi della Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35. Le operazioni saranno realizzate secondo le linee guida definite dal Settore approvate con DDG 875 del 05/02/2020 che specificano gli elementi di base per la progettazione delle autostazioni e fermate bus in corrispondenza dei punti di interscambio modale, nodi del trasporto pubblico locale. Le linee guida approvate sono in fase di aggiornamento e integrazione tanto sui contenuti quanto sulle disposizioni normative di riferimento attualmente in vigore. Fase avviata e in corso di definizione finale anche grazie allo specifico supporto della società in RTI Business Integration Partners S.p.A. (BIP), con la quale è stato sottoscritto il relativo contratto (Repertorio N°. 22851 DEL 14/10/2024) di affidamento nell'ambito delle attività previste dall'Azione 2.8.4 "Capacità amministrativa direttamente collegata agli investimenti per rafforzare strumenti, competenze e capacità dei soggetti coinvolti nella programmazione, gestione e attuazione, ai fini di un utilizzo più efficace dei fondi a sostegno della mobilità urbana multimodale sostenibile".

Tramite le citate linee guida sarà garantita l'omogeneità in termini di standard dimensionali e di dotazioni degli elementi funzionali secondo la gamma di configurazioni e tipologie per nuove autostazioni e fermate urbane/extraurbane bus a servizio dei viaggiatori che verranno quali:

- *Autostazione, interscambio modale;*
- *Fermata, interscambio modale treno/bus extra urbano/bus urbano;*
- *Fermata, interscambio modale bus extra urbano/bus urbano.*

In tutti i nodi di **I e II livello**, fissati nel Piano Regionale dei Trasporti, ove consentito dai limiti urbanistici e dalle aree disponibili, verranno realizzate autostazioni, dotate di:

- *accessibilità da percorsi ciclabili e/o pedonali, con particolare riferimento a percorsi che collegano a stazioni ferroviarie adiacenti o prossime;*
- *predisposizione per servizi di mobilità condivisa (bike sharing, car sharing);*
- *parcheggi di scambio;*
- *postazioni per lo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza (taxi).*

In tutti i nodi di **III livello individuati dal PRT**, dovranno preferibilmente essere realizzate autostazioni, nei casi in cui non vi è in adiacenza un adeguato terminale di un altro sistema di trasporto (aerostazione, stazione ferroviaria). Sono prioritari gli interventi nei casi in cui è già presente una infrastruttura che può essere utilizzata o facilmente adeguata allo scopo, mentre per gli altri è necessaria una analisi di massima benefici-costi. Presso i nodi di **IV livello** deve essere valutata, attraverso opportuna analisi, la scelta di realizzare una autostazione o una fermata adeguatamente attrezzata, anche tenendo conto della funzione che

una autostazione può assumere nel contesto urbanistico in cui è inserita.

Indicatori

L'intervento contribuisce al popolamento del seguente indicatore di output già previsto dal PR:

Tipologia Indicatore	ID	Descrizione	Unità di Misura	Target 2029
Output	RC054	Connessioni intermodali nuove o modernizzate	Collegamenti intermodali	16

4. Coerenza con piano/strategia (multisettoriale o settoriale) rilevante (con indicazione del medesimo)

Gli interventi saranno realizzati in coerenza con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e dal Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale che tra l'altro hanno individuato i 54 nodi, distribuiti nel territorio comprendente 44 Comuni, e articolati su una gerarchia di 4 livelli (per come previsto dall'art. 8 della L.R. 35/2015).

5. Stima costi con un cost breakdown di massima (a livello di progetto preliminare – se disponibile)

La dotazione finanziaria complessiva per la realizzazione dei **16 nodi** previsti dall'operazione è pari ad **euro 31.813.316,00**. Una quantificazione puntuale degli importi per ogni singolo nodo sarà possibile a seguito della conclusione della fase di progettazione in linea con le disposizioni di cui al D.lgs 36/2023.

6. Coerenza con l'Obiettivo Specifico e Azioni PR 2021-2027 e fonti finanziamento previste

Le fonti di finanziamento per la realizzazione dell'operazione prevedono il coinvolgimento dei seguenti OS e Azioni del PR Calabria FESR 2021-27:

- RSO 2.8 - Azione 2.8.3 –Sostegno alla mobilità sostenibile e leggera;
- RSO 3.2 - Azione 3.2.4 - Potenziamento delle aree multimodali di interscambio;

La realizzazione della restante parte dei nodi di III e IV livello non oggetto di intervento dell'operazione ma comunque previsti dal PRT e dal Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale, sarà completata con il contributo delle risorse stanziare dal PSC 2021-2027 (Area tematica "Trasporti e mobilità" - Intervento "Nodi di interscambio del trasporto pubblico locale") la cui dotazione pari a circa 17 Milioni di euro.

7. Complementarità con altri interventi finanziati con altri strumenti (in particolare nel PNRR, CEF, altri)

L'Azione, in coerenza con quanto definito dal PRT e dal Programma pluriennale del TPL che identifica la gerarchia e il posizionamento dei nodi di interscambio, sarà realizzata in complementarità con l'intervento **"Nodi di interscambio del trasporto pubblico locale"** a valere sul **PSC 2021-2027** ed in sinergia con quanto previsto dalla **Missione n. 2, Componente 2 "Energia Rinnovabile, Idrogeno, rete e Mobilità Sostenibile"** del PNRR nell'ambito degli investimenti previsti per lo sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazione di nuovi servizi).

8. Dipartimento Competente per l'Attuazione

Dipartimento di Turismo, Marketing Territoriale, Trasporto Pubblico Locale e Mobilità Sostenibile

9. Procedure e Criteri Di Selezione

L'attuazione dell'OIS avverrà secondo le disposizioni contenute al paragrafo 3.13 “Operazioni di Importanza Strategica (OIS)” del “Manuale delle procedure di Selezione delle operazioni” – versione 3, luglio 2024 – approvato con DDG n. 11054 del 30/07/2024. A seguito dell'approvazione dell'OIS da parte dell'AdG, le procedure selettive per la realizzazione dell'operazione saranno improntate al rigoroso **rispetto dei Criteri di Selezione delle Operazioni**, nonché all'adempimento di tutte le normative e disposizioni applicabili, con particolare riferimento a:

- Normativa ambientale, con specifica attenzione al rispetto del principio DNSH (Do No Significant Harm), tramite l'adozione delle relative misure di mitigazione e l'assicurazione dell'immunizzazione dagli effetti del clima per le infrastrutture con una durata attesa di almeno 5 anni, ove applicabile (art. 73, comma 2, del RDC);
- Principi orizzontali di parità, inclusione e non discriminazione, così come stabilito dal quadro normativo europeo e nazionale;
- Normativa sugli aiuti di Stato, ove applicabile;
- Procedura di acquisto e di esecuzione dei lavori, in linea con le disposizioni del Codice degli Appalti e delle altre norme di riferimento;
- Demarcazione dei fondi, al fine di garantire la complementarità e l'assenza di doppio finanziamento tra i vari strumenti programmatori;
- Perfetto assolvimento delle condizioni abilitanti tematiche intercettate dall'OIS;
- Pertinenza dei dispositivi relativi alle operazioni discendenti dall'OIS con le finalità, i campi d'intervento, gli output e i risultati attesi dal PR 2021-27.

10. Stima tempi di realizzazione con riferimento alle fasi principali di preparazione del progetto con indicazione delle date di inizio e fine previste (*studi fattibilità – se effettuati, analisi ambientali/VIA e permessi di costruzione, accordi quadro principali / conferenza servizi ecc., approvazioni amministrative, procedure di gara, realizzazione, collaudo, ...*)

Nel cronoprogramma seguente, viene riportata una stima della tempistica per la realizzazione degli interventi. Considerata la numerosità degli attori (Comuni/aree urbane), solo, a seguito dell'acquisizione degli elaborati progettuale (DIP, PFTE, etc..) da parte dei potenziali beneficiari sarà possibile stilare un cronoprogramma di dettaglio concernente la tempistica per la realizzazione di ogni singolo nodo. Nel seguito viene pertanto riportato un Cronoprogramma procedurale e finanziario di massima relativo alla realizzazione dell'operazione:

gli enti coinvolti. Tale sostegno è ritenuto essere estremamente rilevante soprattutto per le iniziali fasi di definizione degli interventi, nonché per la gestione dell'operazione nel suo complesso, in quanto tali attività di capacitazione sono orientate a garantire standard elevati di qualità sia nella fase di progettazione che nella realizzazione delle infrastrutture, nonché l'uniformità funzionale a livello regionale.