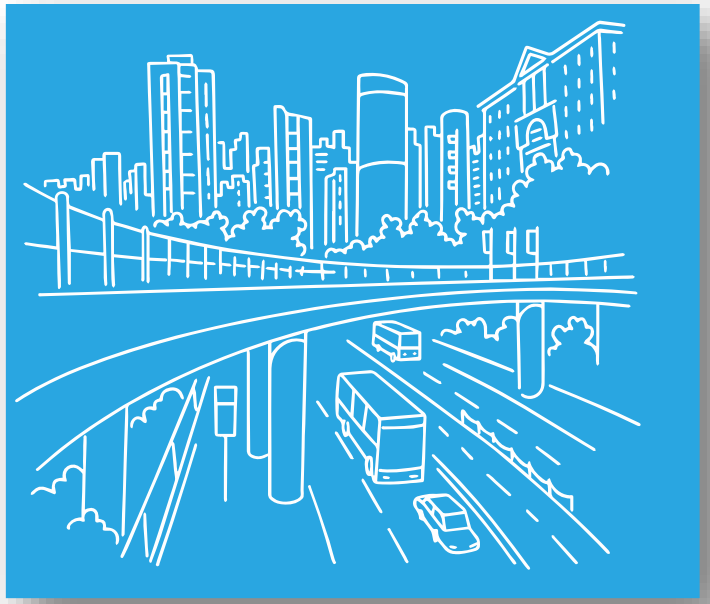
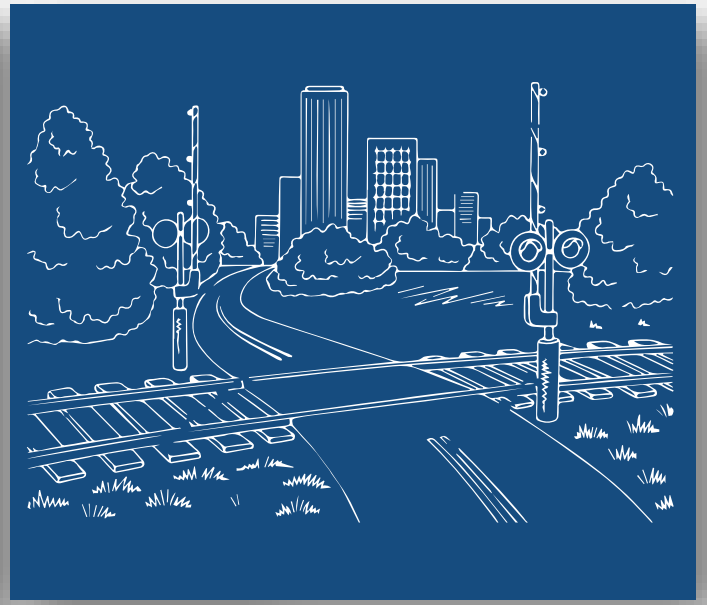
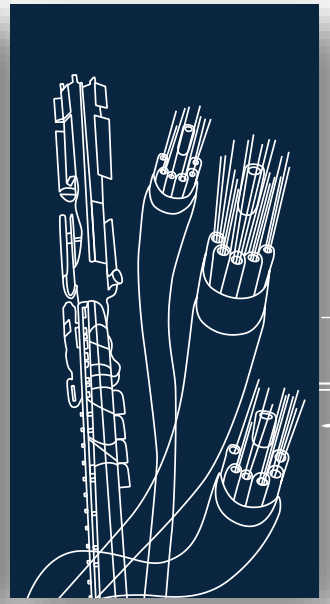
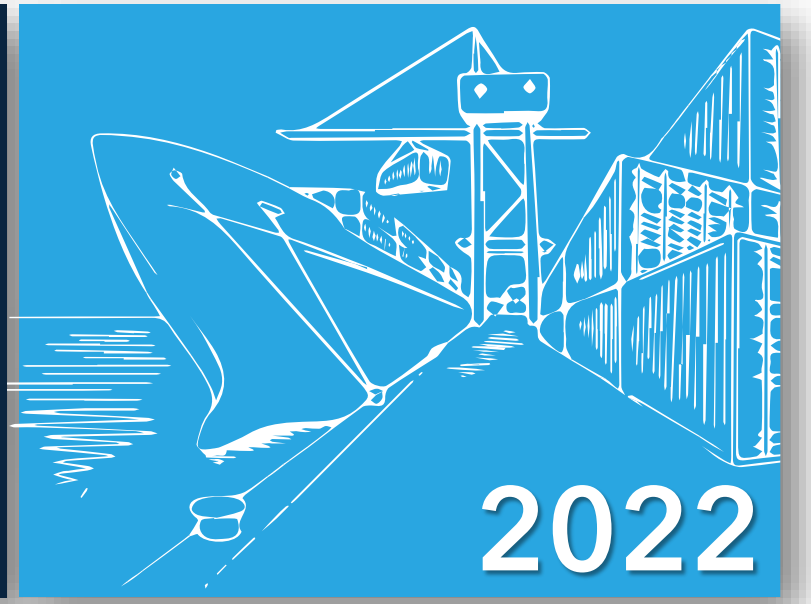








Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Calabria

Le opere indifferibili per il sistema economico calabrese

UNIONTRASPORTI

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione 2019-2020

UNIONCAMERE CALABRIA

Prefazione

"Non esiste vento favorevole per il marinaio che non sa dove andare"
[Lucio Anneo Seneca]

Lo sviluppo economico, politico e sociale di un territorio non può prescindere da un adeguato ed evoluto sistema di collegamento infrastrutturale materiale e immateriale.

E' prioritario riconoscere che la realizzazione di infrastrutture determina una creazione di valore e impatta fortemente sulla crescita economica di un territorio generando, a cascata, ricadute positive per effetti sia diretti che indiretti. Si pensi, ad esempio, all'incremento della produttività degli attori economici che ne usufruiscono, alla promozione della concorrenza e della cooperazione, all'aumento del PIL e non da ultimo alla creazione di posti di lavoro.

Ciò detto, il "Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Calabria" racconta l'impalcatura infrastrutturale regionale, la viabilità e il trasporto delle persone e delle merci, mettendo in evidenza l'attuale dotazione e i desiderata a cui le imprese non sono più disposte a rinunciare.

Non rappresenta una sterile elencazione delle incompiute quanto una doverosa analisi da cui partire per programmare interventi di rilancio puntuali e qualificati da consegnare ai decisori politici per l'assunzione di policy responsabili ed al sistema economico e produttivo per l'attrazione di investimenti.

Prefazione

Occorre compiere un passo importante, scrivere un'agenda di sviluppo infrastrutturale della Calabria, creare sinergie istituzionali con il Governo regionale, il comparto associativo, le organizzazioni sindacali, gli ordini professionali, il mondo dell'Università e della Ricerca e mettere a sistema le risorse disponibili.

Il sistema camerale regionale, rappresentato da Unioncamere e Camere di commercio calabresi, e supportato dalla società in house Uniontrasporti, detiene un notevole patrimonio di competenze tale da consentirgli di giocare un ruolo di primo piano per lo sviluppo infrastrutturale e per la ripresa dell'economia della regione.

Partendo, dunque, da un'analisi lucida sul potenziale infrastrutturale della Calabria, in ascolto e insieme ai principali portatori d'interesse territoriali, attraverso valutazioni di contesto e attingendo ai fondi d'investimento dedicati, si potrà realmente sostenere e rilanciare la crescita e la competitività del sistema imprenditoriale regionale.

Così si potrà prefigurare un quadro di benessere economico, politico e sociale per l'intera collettività.

Dott. Antonino Tramontana
Presidente di
Unioncamere Calabria

Sommario

Premessa 05
Il contesto regionale attuale 07
- Il quadro economico 08
- Le specializzazioni economiche 09
- Il commercio estero 10
- Il sistema infrastrutturale 11
- La Calabria nel contesto dei Corridoi europei 15

Le priorità infrastrutturali della Calabria 16
- L'approccio metodologico 17
- Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale 18
- I macro obiettivi 22
- La selezione delle priorità 27
- Le schede di dettaglio 29

Tematiche complementari 41
- Verso una rete infrastrutturale più efficiente 42
- Per giungere ad una mobilità e una logistica sostenibili 43

Infrastrutturazione BUL e 5G 44
- Gli interventi previsti in Calabria 45
- Il piano di cablaggio delle aree bianche 47

Conclusioni 50

Premessa

Il presente documento, promosso da Unioncamere Calabria e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale calabrese** su cui occorre intervenire con urgenza per superare la condizione di isolamento in cui si trova il sistema territoriale regionale, avviando una fase concreta di sviluppo con l'apertura della sua economia verso i mercati nazionali ed internazionali.

Il contesto di lavoro è piuttosto ampio. In seno al Fondo di Perequazione dedicato alle Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale calabrese ha inteso **rafforzare il proprio ruolo strategico** nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione con imprese e associazioni all'individuazione delle opere ritenute da queste strategiche, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale calabrese alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un sistema infrastrutturale competitivo e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un **elemento prioritario per lo sviluppo** economico dei territori, affinché le imprese possano affrontare le sfide del prossimo futuro. Le infrastrutture rappresentano per la Calabria, soprattutto in questo momento, un fattore importante di abilitazione alla crescita e alla competitività, nonché di coesione sociale. Il sistema di trasporti condiziona non solo l'economia, ma la società nel suo complesso, i rapporti generazionali, l'uso del territorio e l'ambiente.

Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, e ancora di più del Sud e della Calabria, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Premessa

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Calabria vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le **richieste del sistema produttivo regionale** circa le opere indifferibili e necessarie per superare la minore competitività della Calabria derivante non solo dalla marginalità territoriale, ma anche da una situazione economica stagnante nel tempo che dipende da tanti fattori, non ultimo lo stato delle reti e dei servizi di trasporto e logistica. La dotazione infrastrutturale attuale implica per la Calabria una minore efficienza ed opportunità di sviluppo per le imprese, sottoponendole a meccanismi più onerosi e complicati rispetto ad altre realtà territoriali. La riduzione dei tempi di spostamento impatta positivamente sulle imprese, allargandone i mercati di riferimento.

In tale contesto, il sistema camerale calabrese intende svolgere un **ruolo di raccordo** tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio. A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale - green e sintetica** rispetto alle esigenze espresse dai vari territori – si è giunti a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, di chi riceve i turisti, di chi fa investimenti sul territorio, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a cittadini, turisti e imprese.

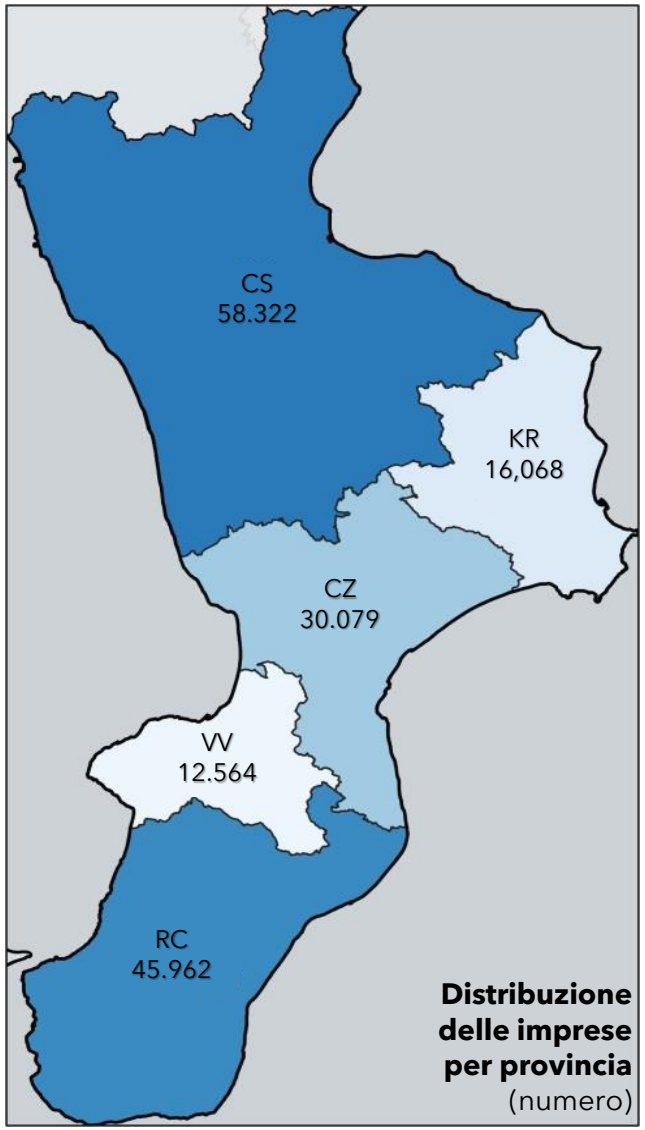
Il Libro Bianco che si propone è finalizzato ad accelerare la ripresa economica della regione Calabria e la riduzione della differenza di dotazione infrastrutturale con il resto del Paese, dando evidenza delle opere rilevanti per il territorio rispetto alla programmazione già predisposta, in quanto risolutive di criticità puntuali o di macro obiettivi da raggiungere, ma anche andando ad integrare quanto già programmato, con suggerimenti e proposte che giungono dalle imprese che quotidianamente vivono il sistema infrastrutturale calabrese.

Il contesto regionale attuale

- Il quadro economico
- Le specializzazioni economiche
- Il commercio estero
- Il sistema infrastrutturale
- La Calabria nel contesto dei Corridoi europei

Il quadro economico

- La Calabria si trova da anni in una **situazione macro economica di sostanziale stagnazione**, con una crescita più rallentata rispetto alle altre regioni meridionali. La ripresa economica della regione deve partire dalla promozione dell'**innovazione** nelle diverse filiere produttive e aree territoriali, traendo impulso dagli **investimenti del Recovery Fund.**
- Nel 2020 il **Pil** della regione si è attestato sui **30,8 miliardi di euro**, contribuendo per l'8,4% alla costruzione della ricchezza del Mezzogiorno e per l'1,9% a quella dell'Italia. La contrazione rispetto all'anno precedente dovuta alla pandemia (-7,7%) è stata in linea sia con quella italiana (-7,9%) che con quella del Mezzogiorno (-7,4%).
- Il **PIL pro capite** nel 2020 è stato di 16.384 euro, il più basso a livello nazionale.
- Nel 2021 il **numero di imprese attive** in Calabria è 162.995 (9% del Mezzogiorno), in crescita rispetto al periodo precedente dell'1,5%. Il 20% è rappresentato da **imprese artigiane**, meno che nel resto del Paese (24% in media). La provincia con più presenza imprenditoriale risulta Cosenza (36%), seguita da Reggio Calabria (28%).
- Gli **addetti totali** nel 2021 (405.306) hanno superato i livelli pre-covid (400.012), facendo registrare rispetto al 2020 un incremento del 3,6% (+5,5% VV, +3,6% CS).
- A livello dimensionale, il 94% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti), contro la media italiana di 89%, e il 4% piccole (10-49 addetti) (7% in Italia).



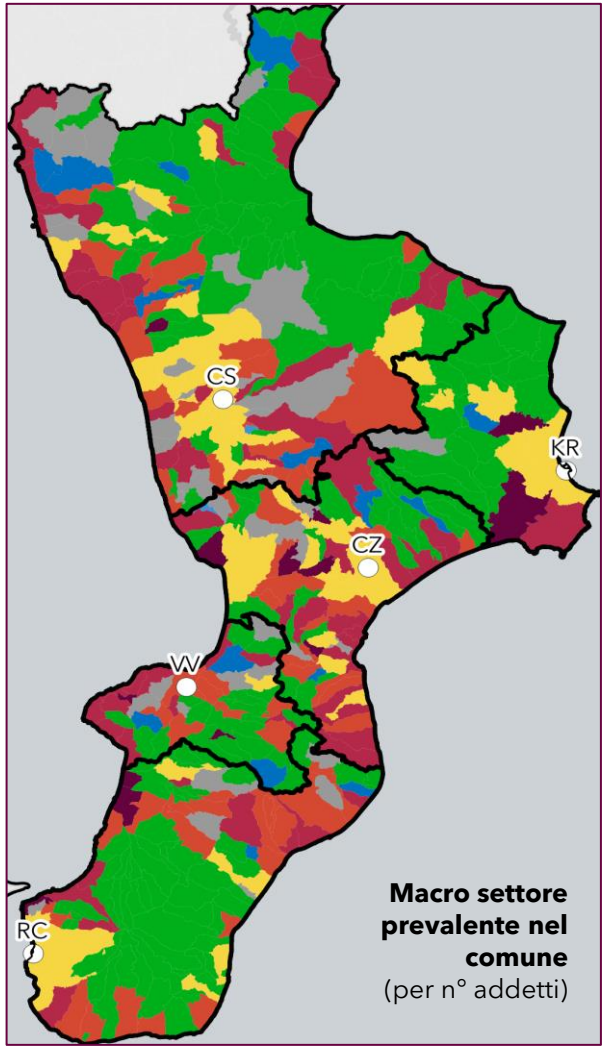
Distribuzione delle imprese per provincia (numero)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

Le specializzazioni economiche

Indice di specializzazione (Addetti Province vs Calabria e Addetti Calabria vs Mezzogiorno)

MACRO SETTORE	PESO %	CZ	CS	KR	RC	VV	CALABRIA
AGRICOLTURA	11,7%	0,6	1,1	1,2	1,1	1,1	1,4
INDUSTRIA TRADIZIONALE	6,9%	0,9	1,0	1,1	0,9	1,5	0,7
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	1,8%	1,2	0,9	1,1	1,1	0,8	0,4
COSTRUZIONI	9,8%	1,1	1,0	1,1	0,9	1,1	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	12,3%	1,1	0,9	0,9	1,2	0,8	1,0
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	16,0%	1,0	1,0	0,9	0,9	1,4	1,1
COMMERCIO AL DETTAGLIO	17,9%	1,0	0,9	0,9	1,1	1,0	1,2
ATTIVITÀ FINANZ.IARIE E ASSICURATIVE	2,4%	1,0	1,0	0,7	1,3	0,7	1,1
ATTIVITÀ AMBIENTALI	2,2%	1,3	1,1	1,7	0,6	0,5	1,1
ALTRI SERVIZI	19,0%	1,1	1,1	1,0	0,9	0,7	0,9
TOTALE ADDETTI	100%	20%	37%	9%	26%	8%	100%



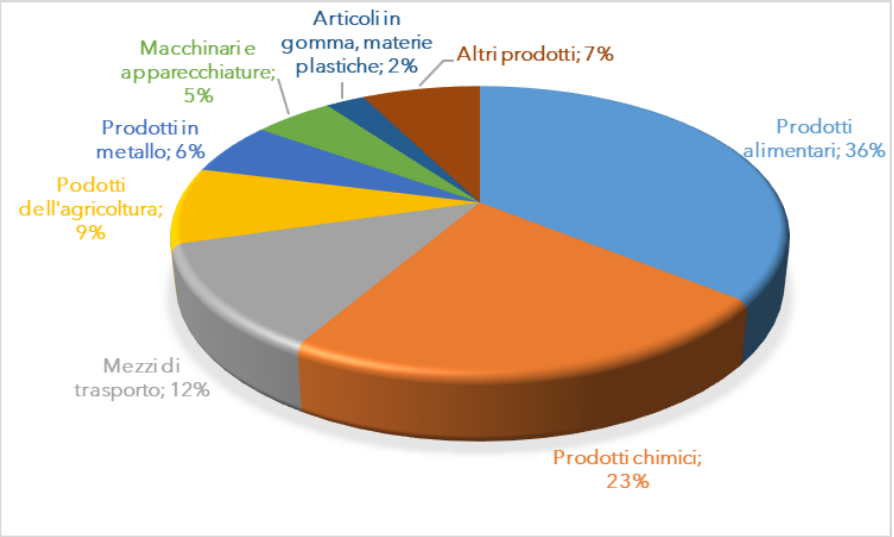
Si evidenzia una forte specializzazione nei settori dell'**agricoltura** e del **commercio**, mentre il settore industriale risulta meno presente rispetto al Mezzogiorno. Il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è molto differente, con un ruolo dominante delle province di **Cosenza** (dove si concentra il 37% degli addetti totali regionali), **Reggio Calabria** (26%) e **Catanzaro** (20%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere – Stockview, 2021 - * Gli indici superiori a 1 evidenziano la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione

Il commercio estero

- Nel 2021 il commercio estero della Calabria ha raggiunto **1,37 miliardi di euro**, in ripresa del 19% rispetto al 2020, recuperando e superando ampiamente i livelli pre-pandemici. Il **60,5% del commercio estero ha come riferimento l'UE27** (post Brexit). Il saldo commerciale è negativo, per circa 275 milioni di euro.
- Oltre la metà delle esportazioni calabresi proviene dalle imprese della provincia di Reggio Calabria (51%); segue il contributo delle imprese di Cosenza (21%).
- I **prodotti alimentari** sono la prima voce delle esportazioni calabresi, con il 36%. Seguono i prodotti chimici (23%) e i mezzi di trasporto (12%), che rispetto alla rilevazione precedente hanno registrato una espansione del 135%; mentre la crescita maggiore si è avuta negli articoli farmaceutici (+928% 2021 vs 2020).
- I principali mercati delle esportazioni calabresi sono la **Germania** e gli **USA**.
- La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni verso il resto del mondo, con il 62%. Segue il **trasporto su strada** con il 30,4%, che però è modalità quasi esclusiva per i collegamenti con i Paesi UE (97,2%). Anche l'**aereo** ha una quota significativa con il 7,2% (0,3% verso l'UE).

Focus sull'export

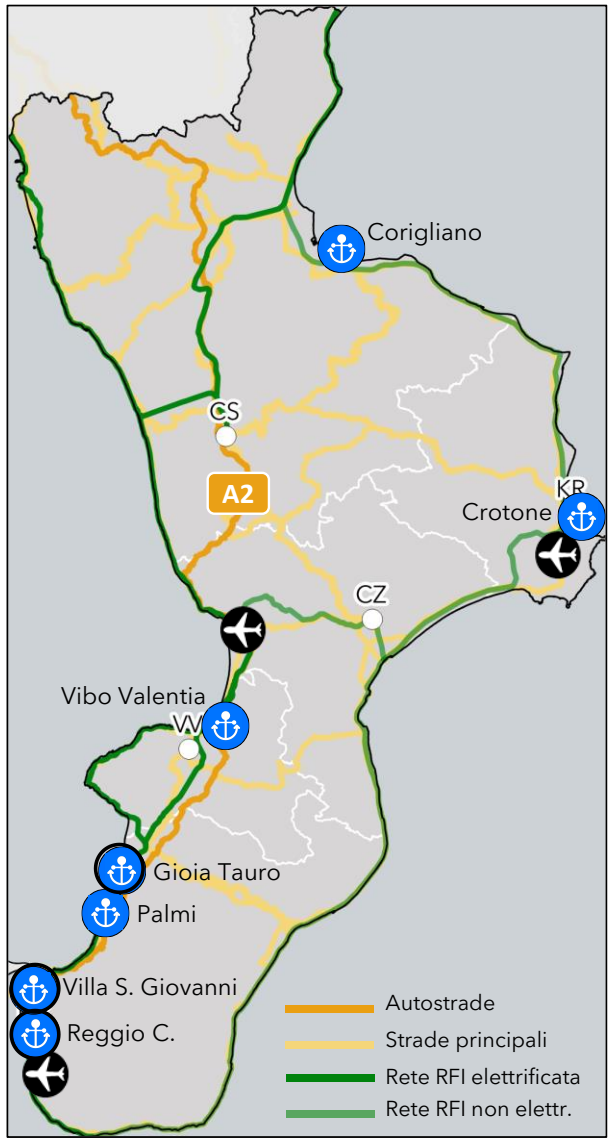


Modo di trasporto		Destinazioni principali	
	62,0% (2,1% vs Ue)		Germania 70,2 mln € (13%)
	30,4% (97,2% vs Ue)		USA 70,0 mln € (13%)
	7,2% (0,3% vs Ue)		Francia 43,1 mln € (8%)
	0,3% (0% vs Ue)		Grecia 41,9 mln € (8%)
Altro	0,1% (0,4% vs Ue)		Regno Unito 24,6 mln € (4%)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

Il sistema infrastrutturale: dotazione fisica

- **6.000 km** di **rete stradale** di cui solo il 5% sono di categoria autostradale e il 33% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **852 km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 57% elettrificata (3 kV CC) e il 33% a doppio binario; **200 km** di rete **Ferrovie della Calabria** a scartamento ridotto (in funzione solo in brevi tratti con servizio suburbano o turistico)
- **1 porto di rilevanza internazionale**: **Gioia Tauro** (1° porto italiano nelle attività di transhipment con 3,1 milioni di TEU nel 2021, che rappresentano il 28% dei container movimentati nel Paese, e 3° per numero di tonnellate, con 38,6 milioni; 120 scali collegati nel mondo)
- **6 porti di rilevanza nazionale**: **Reggio Calabria** e **Villa S. Giovanni**, di fondamentale importanza per i collegamenti con la Sicilia, con servizi di traghettamento (passeggeri e veicoli commerciali), gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto; **Vibo Valentia**, **Crotone**, **Corigliano Calabro**, **Taureana di Palmi**, gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, insieme a quello di Gioia Tauro
- **3 aeroporti**: **Lamezia Terme** (17° in Italia nel 2021 per trasporto passeggeri, 1,7 milioni, e 16° per trasporto cargo, 1.900 tonnellate), **Reggio Calabria**, **Crotone**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il sistema infrastrutturale: indicatori di performance

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle perfomance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	RC (67°)		RC (63°)		RC (37°)		RC (43°)		RC (88°)		RC (73°)	
2°	VV (68°)		CS (64°)		VV (58°)		VV (63°)		CZ (91°)		VV (83°)	
3°	CS (72°)		VV (67°)		KR (63°)		CS (70°)		CS (92°)		CS (90°)	
4°	CZ (84°)		CZ (70°)		CZ (65°)		CZ (88°)		VV (98°)		CZ (95°)	
5°	KR (87°)		KR (96°)		CS (67°)		KR (98°)		KR (99°)		KR (100°)	

Complessivamente la **performance infrastrutturale** della regione Calabria, risulta **molto carente** (in particolare nel settore logistico) evidenziando un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato **in tutte le province**, attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione regionale**.

La provincia di **Reggio Calabria** è quella che si posiziona meglio a livello regionale (soprattutto grazie alla performance aeroportuale e portuale), ma si colloca al **73° posto nella classifica nazionale**.

Le province di **Crotone e Catanzaro** risultano quelle con il gap infrastrutturale più ampio (rispettivamente 100° e 95° posto nella classifica nazionale).

Forte deficit infrastrutturale

≤15 ≤45 ≤60 ≤75 ≤100

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

Il sistema infrastrutturale: indicatori di performance

Entrando nel dettaglio dei singoli sistemi infrastrutturali:

Infrastrutture stradali: il territorio calabrese è **particolarmente penalizzato in termini di contesto** (pochi accessi autostradali, presenza limitata di assi del Core Network, alta presenza di zone rurali/scarsamente popolate), **dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale, e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie) e **strategia** (bassa spesa per interventi e con tempi di realizzazione incerti). Le province di **Crotone e Catanzaro registrano le peggiori performance**, rispettivamente all'87° e 84° posto nella classifica nazionale. In particolare, la provincia di Crotone non è dotata di autostrade e di assi appartenenti al Core Network, inoltre evidenzia una tendenza degli incidenti in crescita e un indice di mortalità abbastanza elevato se paragonato agli altri territori.

Infrastrutture ferroviarie: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Le province calabresi sono penalizzate da un contesto di per sé già poco favorevole caratterizzato da una **bassa presenza di stazioni ferroviarie**, anche in termini di servizi di qualità forniti (la maggioranza delle stazioni sono di categoria Bronze o Silver, solo nella provincia di Reggio Calabria sono presenti 2 stazioni Gold), e **assenza di linee AV.** In termini dotazionali si evidenzia una **scarsa consistenza della rete ferroviaria** e un'elevata percentuale di rete a **singolo binario** (nella provincia di Crotone la rete è totalmente non elettrificata e a singolo binario). In termini funzionali emerge una **scarsa presenza di servizi di mobilità integrata in stazione** (TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), soprattutto nelle province di Crotone, Vibo Valentia e Cosenza; una **scarsa offerta di treni in arrivo/partenza** dal capoluogo e **assenza di sistemi di controllo e gestione ERTMS** su tutta la rete. Dal punto di vista della strategia territoriale, la **spesa per interventi ferroviari** è **molto contenuta** e i tempi di realizzazione delle opere sono incerti; inoltre l'**età media della flotta** è superiore al dato nazionale (18,9 anni vs 15,4 anni); i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 64%.

Il sistema infrastrutturale: indicatori di performance

Infrastrutture portuali *: considerando l'estensione delle proprie coste (770 km), che rappresentano circa il 9% delle coste italiane e il numero di scali, si evidenziano **importanti carenze dotazionali e funzionali**. A parte il porto di Gioia Tauro, grazie al quale la Calabria riveste un ruolo importante nelle relazioni intercontinentali, emerge **una scarsa valorizzazione dei porti regionali**, in termini **dotazionali** (prestazione accosti, superficie piazzali, capacità stoccaggio, dotazione tecnologica, dogana e retroportualità, profondità dei fondali, unità locali e addetti nei trasporti marittimi) e **funzionali** (volumi di traffico, integrazione nel commercio internazionale), che ne vanificano le potenzialità.

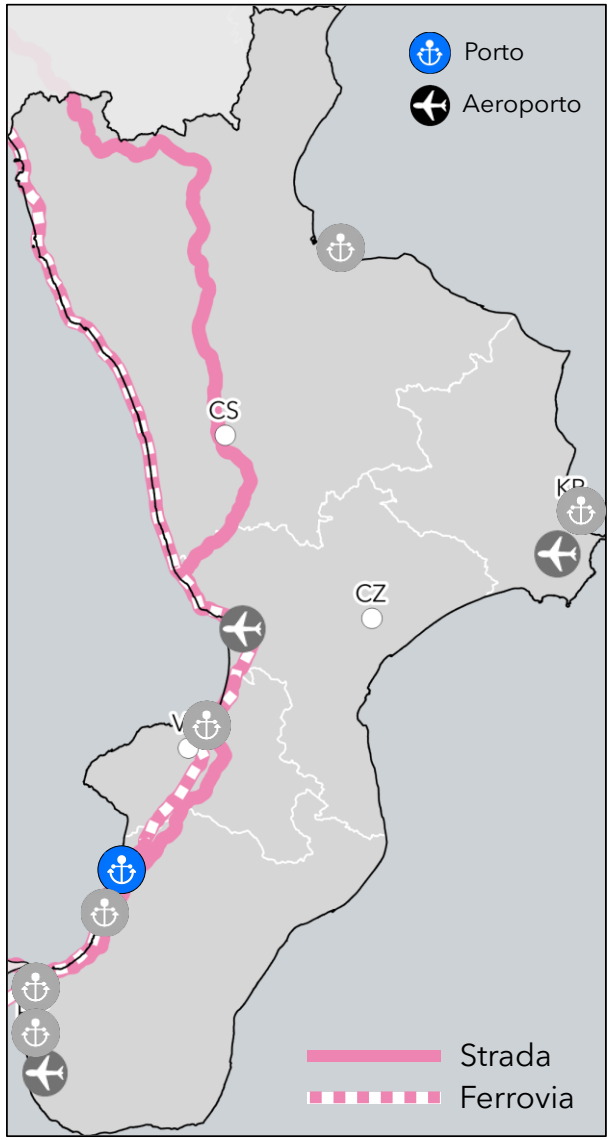
Infrastrutture aeroportuali *: tutte le province evidenziano una scarsa performance a livello regionale, nonostante il territorio vanti un contesto favorevole, grazie alla presenza di 3 aeroporti e alla loro prossimità rispetto a stazioni ferroviarie e centri urbani. La provincia di **Reggio Calabria** è al **1° posto nella classifica regionale**, al **3° nel Sud e Isole** (dopo Catania e Foggia) e al **43° in Italia**, grazie all'aeroporto di Reggio Calabria e, per effetto gravitazione, a quello di Lamezia Terme (entrambi fanno parte del Comprehensive Network). Rispetto al territorio nazionale, gli aspetti più penalizzanti dell'assetto aeroportuale calabrese sono riferibili alla **dotazione** (area sedime, area parcheggio aerei, n° banchi check-in, dotazione tecnologica, unità locali e addetti nei trasporti aerei), alla **funzionalità** (movimenti passeggeri e cargo, intermodalità in termini di connessioni ferroviarie/bus, posti auto, compagnie noleggio) e alla **strategia** (spesa per interventi strategici e tempi di realizzazione).

Infrastrutture logistiche *: dalla lettura dell'indicatore, questa categoria risulta la meno performante, dato che sul territorio calabrese **mancano strutture logistiche pienamente operative**, né sono presenti interporti al di fuori dei confini regionali che estendano la loro influenza fino in Calabria. Tuttavia, si evidenzia che l'attività di transhipment di merci containerizzate, elemento distintivo del sistema economico regionale, si esprime attraverso il nodo portuale di Gioia Tauro.

*Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe, rispetto ad una catchment area di 90 minuti.

La Calabria nel contesto dei Corridoi europei

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari. Stato attuale



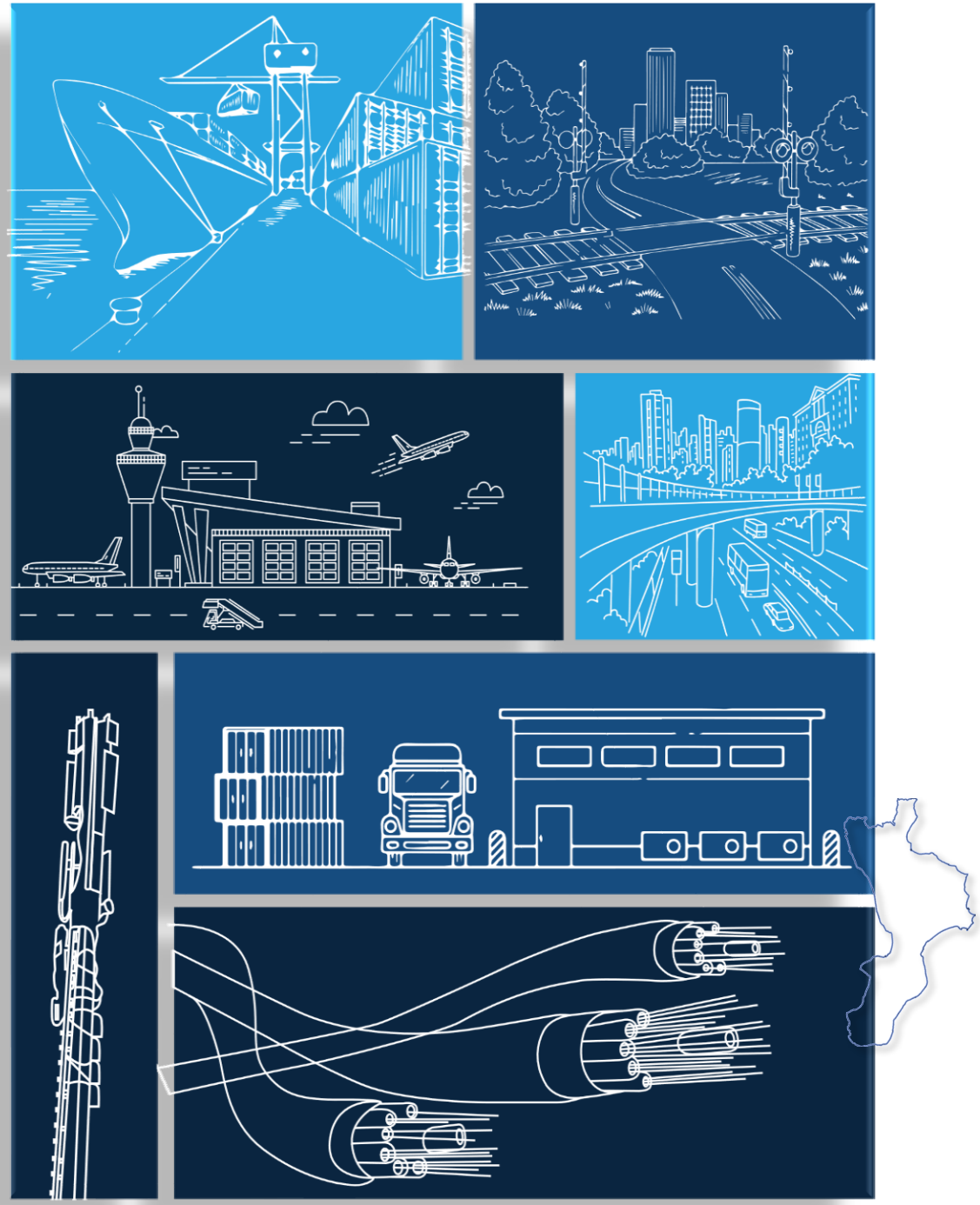
La Calabria è attraversata dal **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, uno dei 9 della rete centrale transeuropea dei trasporti Ten-T. E' il più esteso tra i corridoi della rete centrale e quindi cruciale per l'economia europea, visto che attraversa 8 Paesi (Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta), da Helsinki a La Valletta.

La Commissione europea ha avviato una **revisione dei corridoi** della rete Ten-T, confrontandosi con i Paesi membri per la scelta delle modifiche da apportare, allo scopo di rispondere alle nuove esigenze dovute alla crescente domanda di trasporti, all'ampliamento del territorio dell'UE e alla necessità di sostenibilità, liberalizzazione e innovazione tecnologica nel settore. Per la Calabria è stata accettata la proposta di inserimento della parte mancante (da Catanzaro Lido a Reggio Calabria) della SS 106 Jonica all'interno della rete Comprehensive Ten-t. Al momento la proposta di revisione è in discussione presso le istituzioni europee e la sua adozione è prevista entro il primo semestre del 2023.

L'appartenenza alla rete Ten-T pone un elevato valore strategico alla specifica infrastruttura per il rafforzamento della crescita economica e consente di accedere più facilmente ai finanziamenti dell'Unione Europea, tipo al Connecting Europe Facility 2 (CEF) dedicato al potenziamento delle reti e dei nodi di trasporto europei.

L'obiettivo di completamento posto per la Rete Centrale è entro il 31 dicembre 2030.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione Europea



Le priorità infrastrutturali della Calabria

- L'approccio metodologico
- Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale
- I macro obiettivi
- La selezione delle priorità
- Le schede di dettaglio

L'approccio metodologico

- A partire dallo stato attuale delle opere infrastrutturali presenti sul territorio e dalla programmazione esistente di livello nazionale per la Calabria, attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata **una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale calabrese**
- Il **Libro Bianco della Calabria** tiene conto di una **«vision regionale»**, da cui l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale e quello associativo possano fare leva nei tavoli istituzionali
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità, a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (internazionale/nazionale/regionale/provinciale); orizzonte temporale di azione (breve/medio/lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta/progetto esistente, ma fermo/progetto esistente con iter avviato, ma da monitorare); eventuali criticità (tecniche/finanziarie/politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento
- Individuazione di **macro obiettivi** che il territorio regionale vuole raggiungere e raggruppamento delle priorità/esigenze secondo gli stessi
- Sono stati individuati **2 livelli di priorità:**
  - **Livello 1** di rilevanza almeno sovraregionale/regionale
  - **Livello 2** di rilevanza almeno provinciale

  concentrando poi l'analisi di dettaglio (con redazione di **schede specifiche**) solo sulle opere con Priorità di livello 1 di rilevanza di livello sovraregionale/regionale
- Indicazioni di **Tematiche Complementari**, che si aggiungono alla richiesta del territorio rispetto alla infrastrutturazione fisica del territorio, riguardanti aspetti di governance, di pianificazione e di procedure

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

Il quadro degli interventi programmati rappresenta una fotografia dei principali interventi di interesse per il territorio calabrese che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- Sistema **SILOS** (sistema informativo che censisce le opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite dei documenti di programmazione, curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (l'ultimo aggiornamento risale al 31/05/2022)
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI e CdP Anas)
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021, 23 febbraio 2022, 11 maggio 2022 **Opere Commissariate**

Tutte le opere riportate in tabella risultano **rilevanti per gli imprenditori calabresi** e ritenute **imprescindibili** per gli obiettivi di sviluppo e crescita del territorio. E' necessario però fare distinzione tra le opere con un iter programmatico già avviato/consolidato e le opere che necessitano di una «spinta», di un «accompagnamento» da parte del territorio (**le opere da monitorare**), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sul fattore tempo.

Le priorità infrastrutturali

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO E SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln €)	DISPONI-BILITA' RISORSE	NOTA
Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria (RFI)	Fattibilità tecnico-economica	25.910	44%	PNRR, COMMISSARIO, MONITORARE
Linea Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello: potenziamento (RFI)	Lavori in corso/Fattibilità tecnico-economica	418	38%	MONITORARE
Linea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazione (RFI)	Lavori in corso/Progettaz. definitiva/Fattibilità tecnico-economica	1.049	83%	PNRR, COMMISSARIO, MONITORARE
Linea regionale Cosenza-Catanzaro: potenziamento ed ammodernamento; sperimentazione trazione a idrogeno (FdC)	Progettazione preliminare	280	100%	PNRR
Tratta regionale Soveria M.-Catanzaro-Catanzaro Lido-Germaneto: potenziamento e ammodernamento (FdC)	Progettazione preliminare	12,8	100%	PNRR
Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG dei due impianti (RFI)	Fattibilità tecnico-economica	60	100%	PNRR, MONITORARE
Riqualificazione impianti ferroviari di Sibari, S. Pietro a Maida, Nocera Terinese e Rosarno per modulo 750 m: accessibilità al porto di Gioia Tauro (RFI)	Progettazione preliminare	57,7	100%	PNRR

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

PNRR COMMISSARIO MONITORARE

Le priorità infrastrutturali

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO E SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln €)	DISPONI-BILITA' RISORSE	NOTA
Nodo ferroviario di Reggio Calabria: upgrading infrastrutturale e tecnologico (RFI)	Fattibilità tecnico-economica	81	30%	
Tratta ferroviaria Reggio Calabria Centrale - Melito di Porto Salvo: realizzazione di 3 fermate (Reggio Calabria San Leo, Bocale II e Sant'Elia di Lazzaro) e upgrade tecnologico (RFI)	Progettazione definitiva	23	100%	
Piano stazioni al sud (Catanzaro Lido, Cosenza, Crotone, Lamezia Terme, Paola, Reggio di Calabria Lido, Rosarno, S. Maria di Settimo, Scalea-S. Domenica Talao, Sibari, Vibo Valentia-Pizzo, Villa S. Giovanni) (RFI)	Lavori in corso/Progettazione	-	-	●
Porto di Gioia Tauro: potenziamento (AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio)	Lavori in corso/Progettazione definitiva	167,5	70%	●
Porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni (insieme a Messina e Milazzo) - Progetto Stretto green - Deposito costiero di LNG ed elettrificazione delle banchine (AdSP dello Stretto)	Progettazione preliminare	110	45%	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Le priorità infrastrutturali

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO E SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln €)	DISPONI-BILITA' RISORSE	NOTA
Porto di Reggio Calabria: adeguamento e risanamento della banchina Margottini (AdSP dello Stretto)	Progettazione preliminare	6,5	100%	🔴 🟡
Porto di Villa San Giovanni: risanamento strutturale banchina scivolo 0, realizzazione nuova banchina mezzi veloci e terminal passeggeri (AdSP dello Stretto)	Progettazione preliminare	4	100%	🔴 🟡
Porto di Gioia Tauro: miglioramento accessibilità stradale (Anas)	Progettazione preliminare	17	100%	🔴 🟡
SS 106 Jonica: ammodernamento (Anas)	Lavori in corso/Progettaz. definitiva/Fattibilità tecnico-economica	4.843	53%	🔵 🟡
SS 182 Trasversale delle Serre: completamento (Anas)	Lavori in corso/Progettazione	374,5	62%	🔵 🟡
Strada di collegamento S. Luca (Regione Calabria)	Progettazione preliminare	65	100%	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

🔴 PNRR 🔵 COMMISSARIO 🟡 MONITORARE

I macro obiettivi

- La posizione marginale della Calabria rispetto al resto del Paese è aggravata attualmente dal suo sistema dei trasporti - poco performante riguardo alla media nazionale, già in difetto se confrontata con gli altri competitor europei - e particolarmente incentrato sul «tutto strada». Il primo macro obiettivo che ci si deve porre dal punto di vista infrastrutturale nel prossimo futuro è **recuperare il significativo gap in termini di accessibilità e connettività** della regione **verso l'esterno**, inteso sia come le altre **regioni italiane** che come i **mercati internazionali**. La Calabria deve puntare a collegarsi in maniera **agevole e rapida** ai naturali e potenziali mercati di sbocco dei molti prodotti eccellenti, ad iniziare da quelli agroalimentari. Gli imprenditori ascoltati hanno chiesto di intervenire nella **riduzione dell'isolamento del territorio**, partendo dal presupposto che una condizione di competitività per un'area è la velocità con cui si spostano persone e merci. Spesso si riscontrano nei tariffari dei corrieri per le consegne della merce in Calabria, trattamenti economici assimilati alle isole.

- Una migliore accessibilità a favore di un'integrazione territoriale verso il resto del Paese e del mondo può essere raggiunta anche con la **modalità aerea**, utilizzando i tre aeroporti presenti nella regione, che permettono collegamenti rapidi e veloci, come sempre più spesso richiesto dalle nuove relazioni sociali, economiche e turistiche, sia per i passeggeri che per le merci ad alto valore aggiunto e/o deperibili. La spinta verso un ulteriore sviluppo del cargo aereo può essere interessante per diversificare le attività degli scali calabresi, per destagionalizzarne l'utilizzo, per dare un servizio agli imprenditori locali. Sul fronte del trasporto passeggeri è rilevante puntare a potenziare l'accessibilità ai nodi aeroportuali anche con la modalità ferroviaria e più in generale con il trasporto pubblico locale, migliorando l'ultimo miglio con l'integrazione del trasporto su gomma, a favore dei cittadini e dei turisti.

I macro obiettivi

- L'assetto localizzativo che prevale in Calabria è una diffusione degli insediamenti lungo le coste, mentre le **aree interne** sono sempre più soggette a fenomeni di spopolamento. La richiesta raccolta durante i tavoli di ascolto degli imprenditori è stata quella di puntare ad una rete di trasporto che consenta di **superare l'isolamento** di questi luoghi, che vivono problemi di accessibilità ancora più acuti rispetto alle coste, intervenendo con opere puntuali che migliorino la viabilità locale, necessarie alle imprese presenti, ma anche ai fini sociali e turistici. Una esigenza emersa è sicuramente quella di potenziare i **collegamenti trasversali tra le due coste**, mettendo in relazione le diverse funzioni sparse sul territorio regionale, dalle strutture sanitarie alle aree della ricerca, dal patrimonio naturalistico-ambientale (30% della biodiversità complessiva europea) e storico-culturale alle aree delle produzioni agricole e industriali.

- Diversi territori lamentano la **scarsa copertura di banda ultralarga**: problemi si riscontrano soprattutto con la connessione fissa e meno con quella mobile. Tale infrastruttura immateriale rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese. Occorre puntare a infrastrutture digitali adeguate, per poter accedere ai servizi più avanzati, che migliorano anche l'economia.

I macro obiettivi

- Il Green Deal europeo punta a rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050, favorendo il passaggio a modalità di trasporto a minore consumo di energia, più ecologici e più sicuri. A queste richieste risponde a pieno titolo la **modalità ferroviaria**, che va potenziata sia nella direzione nord-sud che sulle trasversali interne alla regione stessa, per garantire il sistema relazionale e per rilanciare il sistema produttivo. Lo **split modale verso la ferrovia** è stato invocato anche dagli imprenditori calabresi per partecipare alla transizione ecologica. In tale contesto, si inserisce la **sperimentazione dell'idrogeno** per il trasporto ferroviario incentivata dal MIMS tramite investimenti specifici, e che per la Calabria riguarderà la linea regionale Cosenza-Catanzaro e la tratta jonica Reggio Calabria-Catanzaro.

- Una «modalità» di trasporto assolutamente sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale è rappresentata dalle **Autostrade del Mare**: in Calabria possono prendere parte a questa specifica organizzazione del trasporto merci i 6 scali di rilevanza commerciale nazionale, la cui operatività va pienamente sostenuta. Il costo a chilometro per un Tir da Reggio Calabria a Genova è di due euro contro 0,68 del trasporto su mare. Occorre quindi incoraggiare e valorizzare l'intermodalità, il trasferimento di quote consistenti di flussi dalla strada al mare, con misure incentivanti, come **Marebonus e Ferrobonus**, rendendole strutturali e aumentandone la dotazione finanziaria. Il trasporto delle merci via mare permette di ridurre il traffico su strade e autostrade, di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico e soprattutto di realizzare un risparmio economico, a patto che sia efficientato e che si riducano i tempi di manovra e trasferimento tra i diversi mezzi.

I macro obiettivi

- La Calabria dispone di una **infrastruttura moderna ed efficace**, che non ha ancora espresso le sue piene potenzialità, in termini di contributo alla crescita della regione e del sistema Paese. Si tratta del **porto di Gioia Tauro**: il più grande **terminal per il transhipment** italiano e tra i più importanti nel Mediterraneo, con il porto-canale più grande d'Europa (lunghezza 3,4 km, larghezza 250 m e profondità fino a 18 m) e con i piazzali più grandi d'Italia (oltre 200 ettari), perfettamente strutturato per ricevere i cosiddetti «giganti del mare».

  Questo nodo dispone di una **posizione strategica** nel cuore del Mediterraneo, sulla rotta dei flussi intercontinentali **tra i canali di Suez e Gibilterra**, dove si svolge il 20% del traffico marittimo mondiale, il 30% del traffico petrolifero e il 27% dei servizi di linea container.

  E' un'eccellenza calabrese, che rientra nella Core Network della rete Ten-T e precisamente nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e che occorre sfruttare per collegarsi ai mercati e alla logistica mondiale, puntando all'**intermodalità**, migliorando i suoi collegamenti a terra, stradali e ferroviari, e collegandolo anche agli altri porti italiani, mediterranei ed europei. Il porto di Gioia Tauro dispone di un recente gateway ferroviario (nove coppie di treni al dì, verso Bari, Nola, Padova e Bologna): necessita di linee ferroviarie di collegamento in direzione nord-sud di tipo europeo, che permettano il transito di treni lunghi almeno 750 metri e con un gabarit P/C 80.

  L'attività di transhipment ha però poco impatto sul territorio: uno degli obiettivi da porsi è lo **sviluppo del retroporto**, che permetta la lavorazione di parte delle materie prime e dei semilavorati che transitano nel porto. La costituzione della Zona Economica Speciale (ZES) in Calabria - che non riguarda solo il porto di Gioia Tauro, ma anche gli altri porti commerciali, gli aeroporti e le aree industriali - con l'individuazione di un commissario *ad acta* (Giuseppe Romano) per la sua piena realizzazione e le risorse previste nel PNRR, rappresenta un ottimo volano per la crescita dell'economia dell'intera regione. Per le imprese che si insedieranno nella ZES sono previsti benefici fiscali, semplificazione delle procedure amministrative e doganali: si tratta quindi di una importante opportunità di investimenti e di nuovi insediamenti.

I macro obiettivi

1 SUPERARE LA MARGINALITÀ GEOGRAFICA

migliorando i collegamenti «veloci» con il resto del Paese, con l'Europa e il mondo ed il relativo livello di intermodalità: sviluppo dell'Alta Velocità ferroviaria ed efficientamento dei sistemi aeroportuale e portuale

2 POTENZIARE LA MOBILITÀ INTERNA

ottimizzando i collegamenti stradali e ferroviari tra le due coste, con i territori più interni e in direzione nord-sud, per permettere l'agevole fruizione del territorio, senza dimenticare la connettività digitale

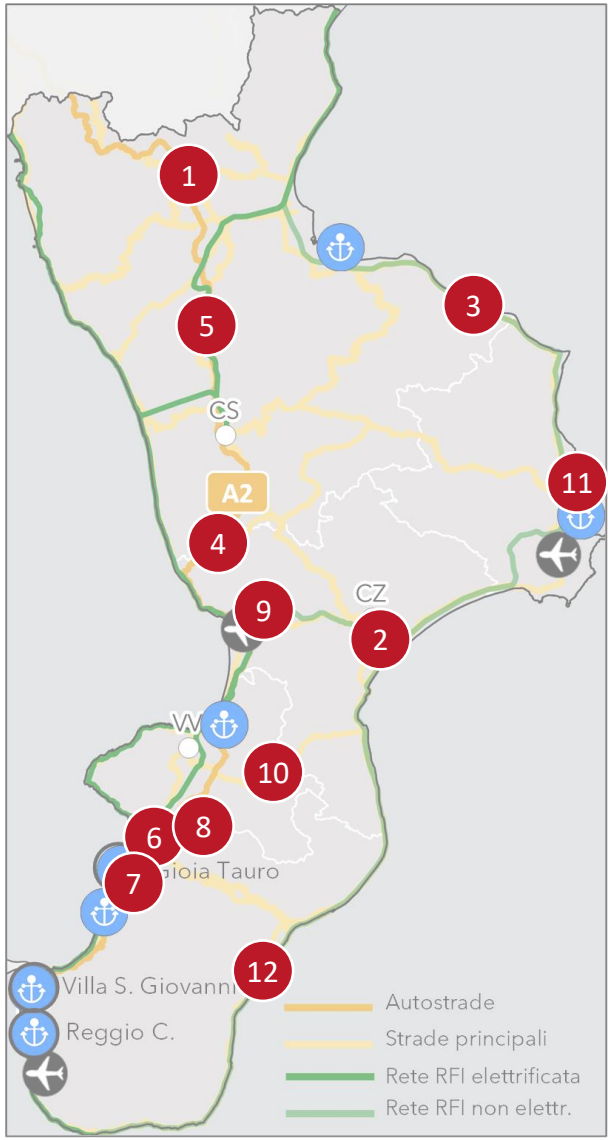
3 PUNTARE AD UN SISTEMA DEI TRASPORTI PIU' SOSTENIBILE

rafforzando l'intermodalità e l'integrazione dei servizi, riducendo la dipendenza dal «tutto strada» a favore delle modalità più green (ferrovia e autostrade del mare) ed aumentando il livello di servizio offerto a turisti, residenti e imprese

La selezione delle priorità – Livello 1

Sono state individuate **12 opere prioritarie di livello sovraregionale/regionale in Calabria** che contribuiranno all'attuazione dei 3 macro obiettivi precedentemente evidenziati:

N° rif. mappa	Intervento	MO
1	Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria	1-3
2	Linea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazione	1-2-3
3	SS 106 Jonica: ammodernamento	1-2
4	A2 Autostrada del Mediterraneo: completamento e messa in sicurezza	1-2
5	Linea Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello: potenziamento	1-3
6	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG dei due impianti	1-3
7	Porto di Gioia Tauro: potenziamento	1-3
8	Porto di Gioia Tauro: miglioramento accessibilità stradale	1
9	Sistema aeroportuale regionale: potenziamento e miglioramento accessibilità	1
10	SS 182 Trasversale delle Serre: completamento	2
11	Sviluppo della portualità turistica e commerciale	3
12	Ciclovia Magna Grecia: realizzazione tratti mancanti	3

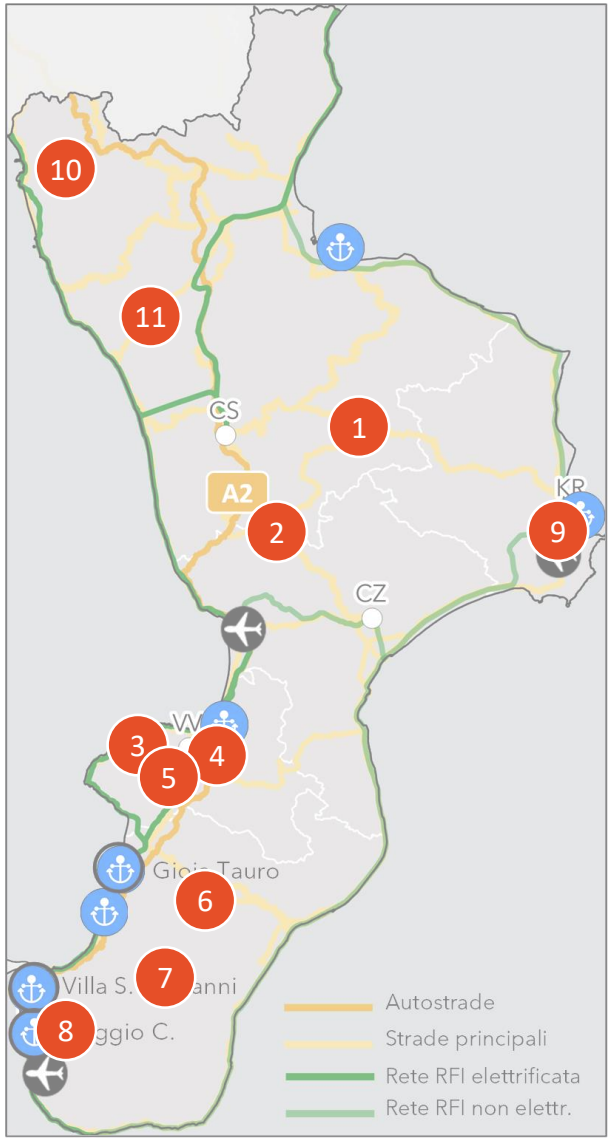


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

La selezione delle priorità – Livello 2

A seguire, sono state individuate **11 opere prioritarie di livello più locale**, ma che se realizzate porteranno un concreto contributo allo sviluppo dei territori:

N° rif. mappa		Intervento	MO
1		SS 107: messa in sicurezza	2
2		Strada del medio Savuto – Piano lago – Marcellinara: completamento	2
3		Strada Mare-Montagna (SS 522 Tropea–Angitola e SS 110 Angitola-Serra San Bruno): messa in sicurezza	2
4		SS 182 (località Vibo-Pizzo) – svincolo A2 di Sant'Onofrio: completamento	2
5		Galleria di attraversamento al centro abitato di Vibo Valentia e collegamento Mare	2
6		Pedemontana della piana di Gioia Tauro: completamento	2
7		Strada Bovalino-Bagnara: completamento	2
8		Collegamento Gallico-Gambarie: realizzazione	2
9		Bonifica siti contaminati (SIN) di Crotone, finalizzata ai lavori di collegamento tra porto vecchio e porto nuovo	3
10		SS 504 Mormanno-Scalea: ammodernamento e adeguamento	2
11		SS 283 Strada delle Terme Luigiane: ammodernamento e adeguamento	2



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Le schede di dettaglio

1

Opera
ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA - SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

Costo	25,91	Mld €
Copertura	44	%
Fine lavori	- 2026 Battipaglia-Romagnano - oltre 2026 completamento	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26, PNRR-PNC	

Descrizione

La linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria è parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. L'intervento programmato prevede la realizzazione di un'infrastruttura in nuova sede, allontanarsi dalle dorsali esistenti, con parametri prestazionali che assicurino lo sviluppo del traffico passeggeri veloce, ma anche il potenziamento del trasporto merci, in adduzione al porto di Gioia Tauro.

L'intera linea è stata divisa in 6 lotti funzionali, per un costo complessivo stimato di quasi 26 miliardi, che dipenderà dal tracciato scelto durante la fase di progettazione. In aggiunta, è previsto il raddoppio della linea esistente Cosenza-Paola/S. Lucido (attraverso la nuova galleria Santomarco), finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea adriatica e quella jonica, sia per il trasporto passeggeri che merci.

Nel PNRR sono previsti finanziamenti per 11,2 mld e la conclusione entro il 2026 della tratta di 35 km tra Battipaglia e Romagnano, in Campania. Per velocizzarne la progettazione e successiva realizzazione è stato individuato un commissario straordinario (Vera Fiorani, RFI).

Sulla linea storica è previsto un upgrading infrastrutturale e tecnologico, per un investimento di 400 mln €, completamente disponibili.

Benefici

Al completamento dell'intero intervento, il tempo di percorrenza tra Roma e Reggio Calabria sarà di 3 ore e 40 minuti, ridotto di 80 minuti su quello attuale. La nuova infrastruttura consentirà di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia, accelerando dinamiche di crescita economica, sociale e turistica. Il vantaggio economico misurato in Italia rispetto ai servizi passeggeri ad AV è di circa 1% di Pil di incremento in più all'anno.

Azioni

La fase progettuale è accompagnata dal confronto con il territorio. E' un'occasione per tutti i portatori di interesse di approfondire i dettagli su obiettivi, tracciato, benefici. Per il lotto Battipaglia–Romagnano il dibattito pubblico si è svolto nei primi mesi del 2022. A luglio si è dato avvio alla discussione per la tratta Cosenza-Paola/S. Lucido.

Le schede di dettaglio

2

Opera
LINEA JONICA SIBARI-MELITO P.S. E TRASVERS. LAMEZIA TERME-CATANZARO LIDO: ADEG. E VELOCIZZ.

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO/ PROGETTAZ. DEFIN./ FATTIB. TEC.-ECONOM.

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA – POTENZIARE MOBILITÀ INTERNA - SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

Costo	1.049	Mln €
Copertura	83	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26, PNRR-PNC	

Descrizione

La linea jonica, compresa fra Sibari e Melito Porto Salvo, è interessata da interventi finalizzati ad aumentare l'affidabilità dell'infrastruttura, velocizzare le sedi di incrocio e l'accessibilità al servizio, risolvere puntuali interferenze con la viabilità ordinaria attraverso la soppressione di alcuni passaggi a livello. In aggiunta, sono previsti: il ripristino del quarto binario dell'impianto di Melito P.S.; l'adeguamento della Galleria Cutro; una nuova bretella di Sibari.
La tratta Sibari-Catanzaro Lido è inoltre interessata da un progetto di elettrificazione che si estende anche sulla linea trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme. Su quest'ultima tratta sono in corso anche interventi di potenziamento infrastrutturale e velocizzazione.
La tratta Reggio Calabria-Catanzaro è ricaduta tra quelle individuate dal MIMS quali potenzialmente suscettibili di conversione dal diesel all'idrogeno. Sono state assegnate quindi le risorse, a valere sul PNRR, per avviare una sperimentazione in tale direzione. Il passaggio all'idrogeno consentirebbe di saltare la fase di elettrificazione della linea, con un notevole risparmio sui costi.

Benefici

Il completamento degli interventi di adeguamento delle linee porterà ad una riduzione dei tempi di percorrenza, nonché ad un miglioramento dell'accessibilità alla rete per gli utenti. Inoltre grazie all'elettrificazione si realizzerà una integrazione della rete che consentirà di estendere i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud sino a Catanzaro Lido senza necessità di effettuare il cambio della trazione nella stazione di Sibari, nonché di rimodulare anche il modello dei servizi per il trasporto pubblico locale sulla trasversale Lamezia-Catanzaro.

Azioni

Per il potenziamento del collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-Dorsale Jonica è stato individuato un commissario straordinario (Roberto Pagone, dirigente RFI), mediante il DPCM del 5 agosto 2021 con deroga sulle procedure tecnico-amministrative, con l'obiettivo di superare in maniera tempestiva le criticità in fase progettuale o realizzativa.

Le schede di dettaglio

3

Opera
SS 106 JONICA: AMMODERNAMENTO

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO/ PROGETTAZ. VARIA

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA – POTENZIARE MOBILITÀ INTERNA

Costo	4.843	Mln € (per i tratti quantificati)
Copertura	53	% (per i tratti quantificati)
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	Economiche	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-20, DEF 2022	

Descrizione

La SS 106 si sviluppa lungo la fascia litoranea jonica, per 491 km, e necessita di una riqualificazione complessiva nell'intero tratto calabrese per poter assolvere in sicurezza al ruolo di asse di penetrazione nella regione in direzione nord-sud e per migliorare l'accessibilità dei centri urbani dell'entroterra, in questa parte di territorio in generale poco fornito di infrastrutture adeguate ai tempi e alla domanda. L'intervento complessivo, che prevede tratti a 2 0 4 corsie in funzione degli studi di traffico in corso, è stato assoggettato a commissariamento per accelerarne le fasi di progettazione e realizzazione. Ad oggi sono in corso di realizzazione i lavori del 3° megalotto, tra Sibari e Roseto Capo Spulico (1.335 mln € finanziati), che dovrebbero essere ultimati entro il 2026. Il tracciato in variante della tratta Crotone-Catanzaro (1.500 mln €), presenta ad oggi il finanziamento di 220 mln € sul Fondo Sviluppo e Coesione per la realizzazione del primo stralcio funzionale (Crotone-Cutro). Il progetto di fattibilità tecnico-economica della tratta Sibari-Crotone, nella prospettiva tendenziale di strada a 4 corsie, risulta completato a febbraio 2022; entro la fine dell'anno è invece prevista la conclusione dello studio progettuale della tratta sino a Reggio Calabria.
Altri finanziamenti potrebbero arrivare grazie alla richiesta avanzata di inserimento della parte mancante della SS 106 nella proposta di revisione della Rete Transnazionale dei Trasporti (Ten-t), il cui esito sarà noto ad inizio 2023.

Benefici

La riqualificazione dell'arteria punta a migliorare gli standard di servizio, innalzare il livello di sicurezza con costi e tempi sostenibili, riducendo nel contempo l'impatto ambientale dell'infrastruttura e determinando una ricaduta economica immediata sul territorio.

Azioni

I portatori di interesse della regione lamentano finanziamenti - e di conseguenza lavori - a macchia di leopardo, che fanno perdere la continuità dell'azione di rinnovamento sull'infrastruttura. Si chiede, poi, maggiore condivisione con il territorio delle ipotesi di tracciato, per giungere alla individuazione delle soluzioni migliori dal punto di vista tecnico, ambientale, ma anche sociale.

Le schede di dettaglio

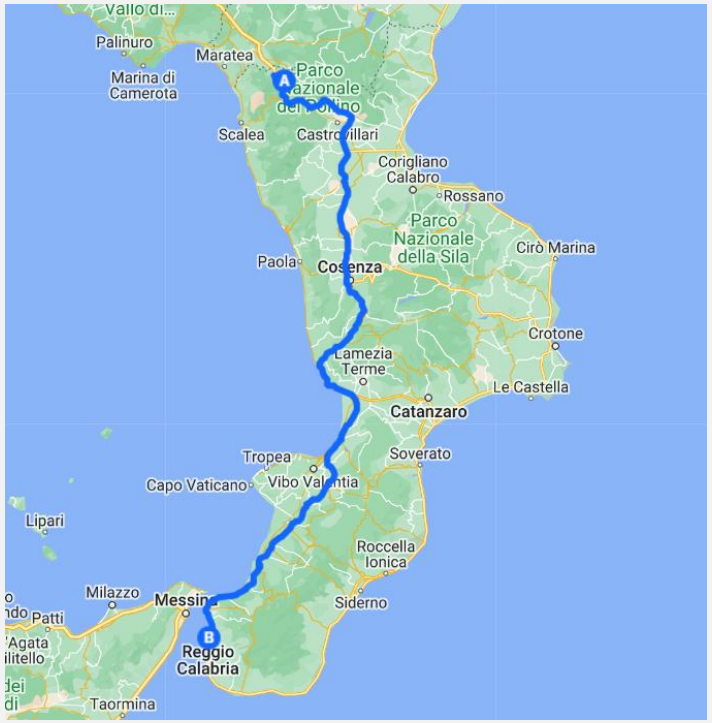
4

Opera
A2 DEL MEDITERRANEO: COMPLETAMENTO E MESSA IN SICUREZZA

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA – POTENZIARE MOBILITÀ INTERNA



Costo	9.383,50	Mln € (per l'intera tratta Salerno-Reggio Calabria)
Copertura	93	%
Fine lavori	2025	
Criticità	Economiche/Finanziarie	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-20, DEF 2022	

Descrizione

L'infrastruttura stradale principale della Calabria, l'A2, necessita di interventi di ammodernamento, messa in sicurezza e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80. Alcuni risultano già in corso di esecuzione; molti altri sono in progettazione, con livelli diversi di approfondimento (preliminare, definitiva, esecutiva).

Nei documenti di programmazione, sono previsti interventi di miglioramento funzionale nei tratti compresi tra Morano e Frascineto (CS - 196 mln €), Cosenza e Altilia (CS - 611), Pizzo C. e S. Onofrio (VV – 161); è riportata poi la realizzazione di nuovi svincoli all'altezza di Mormanno (CS – 20 mln €), Cosenza Nord-Rende (CS - 33), Laureana Borrello (RC - 38) e Scilla (RC - 10). E' prevista anche la realizzazione del collegamento Scilla - Santa Trada (RC – 14 mln €), tramite interventi di manutenzione straordinaria sulla vecchia carreggiata autostradale sud, e il miglioramento della viabilità di adduzione agli svincoli di Cosenza Nord e Cosenza Sud (1.720 mln €).

Sulla A2 è in corso inoltre il progetto pilota di Smart Road, del costo di 198 mln €, da Morano Calabro (CS) a Lamezia Terme (CZ), per una estensione totale di circa 135 km, che grazie all'installazione di sistemi radio e fibra ottica punta all'implementazione di servizi innovativi ed interattivi di infomobilità, sicurezza e connettività, nell'ottica della gestione intelligente dell'autostrada e allo sviluppo di servizi orientati al dialogo veicolo-infrastruttura e tra i veicoli stessi. E' in fase di progettazione il proseguo della Smart Road da Villa San Giovanni fino allo svincolo di Gioia Tauro.

Benefici

L'adeguamento dell'unica autostrada calabrese alle più recenti normative permetterà collegamenti con il resto della penisola e di lungo percorso interni al territorio regionale più rapidi e soprattutto più sicuri.

Azioni

Vista la rilevanza dell'intervento per il territorio calabrese, è auspicabile da parte di tutti i portatori di interesse la messa in campo di un'azione di vigilanza, affinché venga concretamente realizzato nel rispetto rigido del cronoprogramma.

Le schede di dettaglio

5

Opera
LINEA METAPONTO-SIBARI-BIVIO SANT'ANTONELLO: POTENZIAMENTO

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
REALIZZAZ./FATTIBIL. TECNICO-ECONOMICA

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA - SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

Costo	418	Mln €
Copertura	38	%
Fine lavori	-	
Criticità	Politiche/Economiche	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26, Piano Regionale Trasporti 2016	

Descrizione

L'itinerario Gioia Tauro–Taranto–Bari rappresenta il collegamento fra la tratta meridionale della direttrice tirrenica e la direttrice adriatica, e permette la connessione, fra l'altro, tra il porto di Gioia Tauro e i porti di Bari e Brindisi, che rappresentano le porte di accesso sud «dal mare» alla rete europea Ten-T.

Su questo itinerario, la tratta compresa tra Paola (Bivio Sant'Antonello), Sibari e Metaponto necessita di un adeguamento delle caratteristiche prestazionali, nella direzione delle infrastrutture europee, in termini di sagoma limite P/C 80, lunghezza massima dei treni a 750 m e carico assiale D4 (22,5 t/asse). A giugno 2022, da fonte RFI, risultano in esecuzione i seguenti interventi, che complessivamente hanno un costo di 158 mln €: il potenziamento della linea di contatto della trazione elettrica, l'adeguamento a modulo 750 m e la semplificazione degli impianti, alcune rettifiche di tracciato nelle località di Cassano, Tarsia e Torano, nonché una variante all'altezza di Acri. Sono invece in corso di progettazione di fattibilità tecnico-economica la variante di tracciato ipotizzata tra Montegiordano e Amendolara e alcune rettifiche di curve ed adeguamento generale della linea, il cui valore complessivo dei lavori è stimato in 260 mln €.

Benefici

Il miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria situata tra la Calabria e la Puglia si tradurrà in viaggi più sicuri e con tempi più brevi, che porterà un incremento della competitività del settore ferroviario, attraverso benefici in termini di minore inquinamento acustico e atmosferico e limitazione degli incidenti. Gli interventi previsti consentiranno di eliminare le criticità infrastrutturali attualmente presenti nei tratti oggetto delle varianti ed ottenere un potenziamento della linea in termini di qualità del servizio, prestazioni e tempi di percorrenza.

Azioni

L'intervento è rilevante ai fini del collegamento tra Calabria e resto del Paese, nonché con l'Europa attraverso la rete dei corridoi Ten-T. Tutti gli attori coinvolti devono, ognuno per la propria parte, impegnarsi a recuperare le risorse mancanti.

Le schede di dettaglio

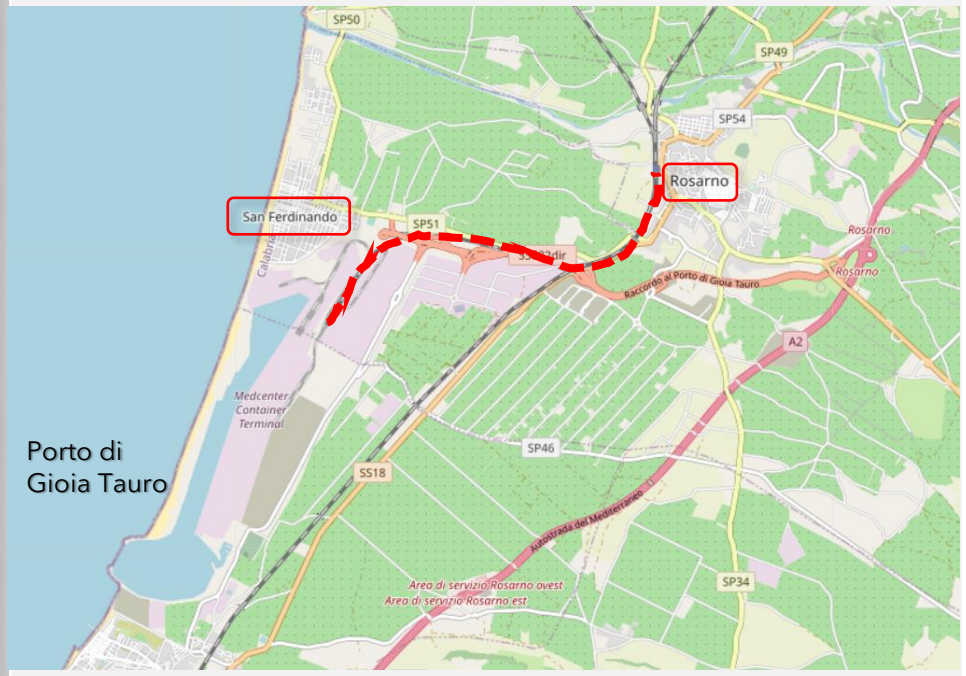
6

Opera
LINEA ROSARNO-S. FERDINANDO: ADEGUAM. PRG DEI DUE IMPIANTI

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA – SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE



Costo	60	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Il raccordo non era di proprietà RFI	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26, PNRR-PNC	

Descrizione

Per la piena operatività del porto di Gioia Tauro, la tratta Rosarno-San Ferdinando (a singolo binario elettrificata di circa 5 km) e il relativo impianto di San Ferdinando hanno assunto di recente la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale ed è di recente avvenuto il trasferimento a titolo gratuito dalla Regione Calabria a RFI. Gli impianti e questa tratta ferroviaria sono parte integrante del corridoio Ten-T Core Scandinavo-Mediterraneo e rappresentano il fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Nel PNRR sono previsti 60 mln € per la realizzazione di una serie di interventi che prevedono nello specifico:

- il raddoppio della bretella di collegamento fra San Ferdinando e Rosarno;
- la rivisitazione del PRG di San Ferdinando, con realizzazione di almeno 3 binari aventi capacità di 750 metri, in coerenza con le specifiche dei corridoi europei;
- l'upgrade tecnologico dell'apparato di stazione di San Ferdinando.

L'intervento consentirà di efficientare i collegamenti con i raccordi afferenti alla stazione di San Ferdinando. Analogamente, nella stazione di Rosarno è prevista la riconfigurazione del PRG in funzione del raddoppio della bretella di collegamento con San Ferdinando e per la realizzazione di un binario di capacità 750 metri e l'upgrade tecnologico dell'apparato di stazione.

Benefici

L'adeguamento di questa bretella consentirà di sviluppare nuovo traffico merci sul corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo, favorendo lo sviluppo dell'intermodalità nave-ferro nell'area portuale e retroportuale di Gioia Tauro, e permettendo di andare oltre le attività di transhipment di questo nodo.

Azioni

Vista la rilevanza dell'opera in riferimento al potenziamento dell'intermodalità nel porto di Gioia Tauro, bisogna creare tutte le condizioni affinché le infrastrutture esistenti siano messe a disposizione del gateway ferroviario, per il quale sono in aumento le corse dei treni, in arrivo e in partenza e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, Bari e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali.

Le schede di dettaglio

7

Opera
PORTO DI GIOIA TAURO: POTENZIAMENTO

Costo	167,5	Mln €
Copertura	70	%
Fine lavori	2026 (per interventi PNRR)	
Criticità	-	
Doc. programmazione	PNRR-PNC, Piano Operativo Triennale 2022-24 AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	

Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
SOVRAREGIONALE	**LAVORI IN CORSO/ PROG. DEFINITIVA**	**SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA – SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE**

Descrizione

Il PNRR individua, tra gli altri, tre interventi puntuali a sostegno dello sviluppo del porto di Gioia Tauro, il cui soggetto individuato per la realizzazione è l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio:

- Completamento della banchina di ponente lato nord (16,5 mln €, lavori in corso di esecuzione);
- Potenziamento urbanizzazione dell'area industriale (10 mln, progetto definitivo), che comprende bonifiche, viabilità, impianti a rete;
- Elettrificazione della banchina Ro-Ro (2 mln), intervento pilota di Cold Ironing, che punta alla riduzione dell'impatto ambientale sulle attività portuali attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico .

L'AdSP competente nel suo Piano Triennale Operativo 2022-24 ha individuato altri interventi necessari alla crescita e alla diversificazione delle funzioni del porto:

- Resecazione della banchina di ponente tratti G-H-I per una lunghezza di 1 chilometri con fondali profondi 17 metri (70 mln);
- Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C (50 mln, bando di affidamento);
- Nuovi alloggi della capitaneria di porto (3,5 mln, bando di affidamento);
- Cittadella delle ispezioni (3,5 mln, progetto definitivo);
- Nuova viabilità nell'area retroportuale, zona Corap (12 mln, progetto definitivo).

Benefici

La maggiore infrastrutturazione del porto di Gioia Tauro, sia sul fronte mare che su quello terra, risulta una precondizione affinché questo importante nodo possa esprimere pienamente le sue potenzialità nel contributo alla crescita del PIL regionale e nazionale.

Azioni

E' opportuno che le risorse destinate al nodo calabrese vengano spese in fretta, con una tempestiva realizzazione degli interventi, per giungere quanto prima agli obiettivi prefissati in fase di programmazione, anche in termini di rete Ten-T.

Le schede di dettaglio

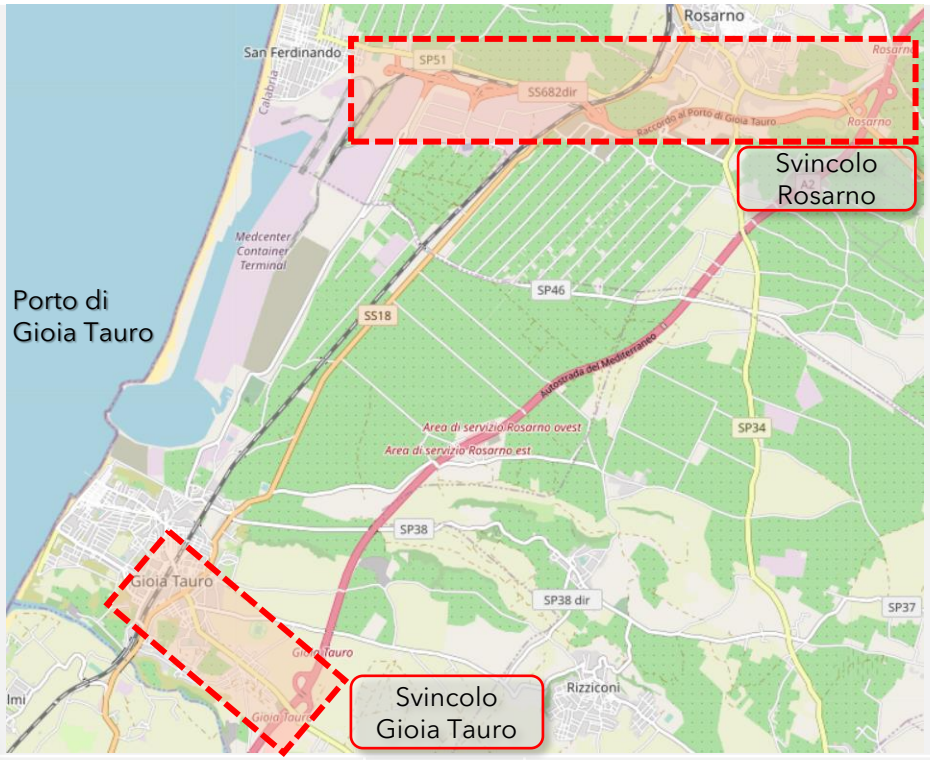
8

Opera
PORTO DI GIOIA TAURO: MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITA' STRADALE

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo
SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA



Costo	17	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP Anas 2022-26, PNRR-PNC	

Descrizione

Nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) hanno trovato spazio di finanziamento due interventi stradali ritenuti sostenibili, proprio perché a supporto dell'intermodalità. Si tratta di due opere che andranno a migliorare l'accessibilità stradale del porto di Gioia.

Il primo intervento finanziato è il progetto di accessibilità al porto per il traffico autostradale proveniente da Sud, che prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'area portuale, la SS 18 e l'autostrada A2 del Mediterraneo (11 mln €). L'opera permetterà anche il decongestionamento del traffico per lo svincolo di Rosarno e la realizzazione di una sorta di tangenziale lato est per la cittadina di Gioia Tauro.

Il secondo intervento finanziato è l'ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80 dello svincolo di Rosarno, nonché la riqualificazione e rifunzionalizzazione della strada a servizio dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando (6 mln €).

Entrambi gli interventi, una volta realizzati, saranno a supporto delle realtà imprenditoriali nazionali e internazionali che decideranno di investire nell'interporto di Gioia Tauro, anche grazie all'istituzione della ZES. Infatti, permetteranno allo scalo portuale calabrese di essere dotato di una maggiore connessione con l'entroterra e di promuovere un maggiore sviluppo delle zone retroportuali e dell'economia calabrese.

Benefici

Gli interventi in fase di programmazione serviranno a migliorare l'accessibilità del porto di Gioia Tauro dal punto di vista commerciale, dei veicoli pesanti, ma anche ad ottimizzare la mobilità dei cittadini che vivono in questa parte di territorio calabrese.

Azioni

L'individuazione di questi interventi quali prioritari e da finanziare con i fondi PNRR-PNC è stata possibile grazie alla sinergia istituzionale e alla fattiva collaborazione tra i diversi enti, locali e centrali, quali MIMS, Anas, Regione Calabria, Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. E' quanto si auspica succeda sempre più spesso, affinché le opere programmate siano completamente rispondenti alle esigenze dei territori.

Le schede di dettaglio

9

Opera
SIST. AEROPORTUALE REGIONALE: POTENZIAMENTO E ACCESSIBILITÀ

Costo	-	Mln €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Costituzione di un'unica società di gestione solo recente	
Doc. programmazione	Piano industriale S.A.CAL. spa	

Rilevanza	**Stato**	**Macro obiettivo**
SOVRAREGIONALE	**IDEA DI PROGETTO/ PROGRAMMAZIONE**	**SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA**

Descrizione

Nel 2021 il sistema aeroportuale calabrese ha trasportato circa 2 mln di passeggeri, in calo del 44% rispetto al dato pre-pandemico, ma in crescita del 73% rispetto al 2021. Allo stato attuale, il sistema aeroportuale calabrese risulta scarsamente integrato con il sistema complessivo dei servizi e dei collegamenti interni alla regione. Un fattore cruciale per il rilancio e lo sviluppo di questo sistema è l'aumento dell'accessibilità delle aerostazioni, attraverso collegamenti che integrino i servizi aerei con il trasporto terrestre, in particolare quello ferroviario, per ampliare l'area servita e la qualità dell'esperienza dei utenti.
Nel Piano industriale di sviluppo aeroportuale approvato a marzo 2021 dalla società di gestione dei tre scali calabresi (S.A.CAL. spa) è previsto uno sviluppo delle infrastrutture, nonché una trasformazione nel modello di business. Nello specifico sono previsti:

- per Lamezia Terme: realizzazione di un nuovo terminal (costo stimato di 50 mln €, con mix di risorse pubbliche e private), da ricavare nell'area del terminal merci e senza interagire con l'attuale aerostazione;
- per Reggio Calabria: interventi mirati a migliorare e riqualificare le strutture di volo, il terminal, la gestione dei bagagli e la sicurezza;
- per Crotone: ampliamento dell'aerostazione e costruzione di nuovi hangar presumibilmente da destinare al ricovero di mezzi aerei antincendio.

Benefici

Gli aeroporti hanno una notevole funzione di promozione socio-economica dei territori; assicurano una mobilità efficiente ai cittadini, soprattutto in un territorio periferico come quello calabrese; ampliano i mercati di sbocco delle imprese locali. L'efficientamento del sistema aeroportuale calabrese porterà benefici ai cittadini, ai turisti e al sistema economico.

Azioni

E' necessario rafforzare le infrastrutture aeroportuali e la loro accessibilità terrestre, anche per favorire nuovi insediamenti produttivi destinati all'innovazione e allo sviluppo di nuove tecnologie in ottica sostenibile; potenziare i servizi di trasporto delle merci; diversificare l'offerta commerciale, sulla base degli effettivi bacini di utenza dei diversi scali.

Le schede di dettaglio

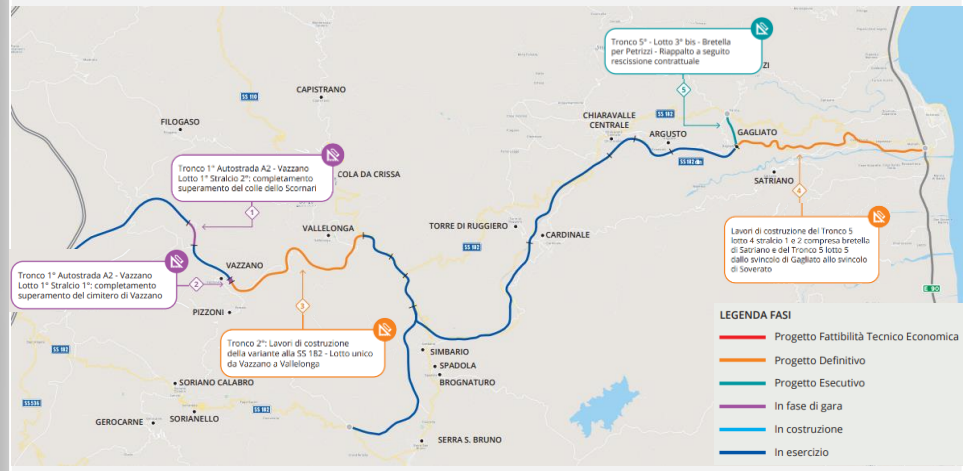
10

Opera
SS 182 TRASVERSALE DELLE SERRE: COMPLETAMENTO

Rilevanza
SOVRAPROVINCIALE

Stato
LAVORI IN CORSO/ PROG. DEFINITIVA

Macro obiettivo
POTENZIARE MOBILITA' INTERNA



Costo	374,5	Mln €
Copertura	62	%
Fine lavori	2026	
Criticità	Tratti ultimati in discontinuità	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-20, APQ Calabria	

Descrizione

E' un'opera appartenente alla rete infrastrutturale a valenza nazionale che collega in direzione est-ovest la regione Calabria, nell'area centro-meridionale, per la quale Anas ha previsto un massiccio intervento di ammodernamento.
L'itinerario ha inizio dall'autostrada A2, nei pressi di Vibo Valentia, svincolo Vazzano, e termina sulla costa jonica a Soverato, in provincia di Catanzaro. Diversi tratti hanno già subito lavori di miglioramento, mentre per il completamento delle parti mancanti in tempi brevi, è stato designato un commissario straordinario (Francesco Caporaso, ANAS).
E' previsto, partendo dall'A2, che nel primo tronco saranno completati il superamento del colle dello Scornari e il superamento del cimitero di Vazzano (in fase di gara). Proseguendo verso lo Jonio, sarà realizzato il 2° tronco, costituito da un unico lotto di 6,9 km da Vazzano a Vallelonga (al momento in progettazione definitiva). A maggio 2022 si è conclusa la conferenza dei servizi su questa tratta. Sul 5° tronco sono previsti il riappalto della bretella per Petrizzi, a seguito di rescissione contrattuale, e i lavori di costruzione dallo svincolo di Gagliato a quello di Soverato (al momento in progettazione definitiva).

Benefici

La realizzazione della Trasversale delle Serre ha l'obiettivo di migliorare il collegamento Tirreno-Jonio e la connessione delle aree interne della Calabria con l'autostrada A2 del Mediterraneo, sul fronte occidentale, e la SS 106 Jonica, su quello orientale della regione. A giovare di questo completamento saranno le aree turistiche, quelle agricole, nonché quelle industriali presenti lungo l'itinerario.

Azioni

L'individuazione di un commissario straordinario per l'infrastruttura accelererà sicuramente il suo completamento, andando a snellire le procedure amministrative di verifica e approvazione dei progetti, di cantierizzazione ed esecuzione dei lavori.
Il territorio - enti locali, associazioni di categoria, sistema camerale - potrà comunque presidiare lo stato di avanzamento dei lavori, affinché i tempi programmati vengano rispettati.

Le schede di dettaglio

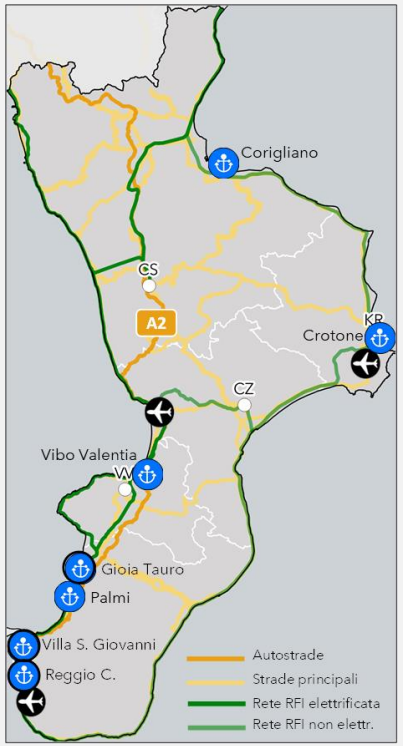
11

Opera
SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ TURISTICA E COMMERCIALE

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
IDEA DI PROGETTO/ PROGRAMMAZIONE

Macro obiettivo
SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE



Costo	120,5	Mln € (per interventi PNRR)
Copertura	50	%
Fine lavori	2026 (per interventi PNRR)	
Criticità	Serve una visione più unitaria degli scali presenti in regione	
Doc. programmazione	Piani operativi Triennali AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e AdSP dello Stretto	

Descrizione

A parte il porto di Gioia Tauro, emerge una scarsa valorizzazione dei porti regionali e importanti carenze dotazionali e funzionali, che ne vanificano le potenzialità. E' necessario valorizzare i nodi esistenti e garantire collegamenti efficaci con le infrastrutture terrestri, stradali e ferroviarie.

Nel POT dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio sono previsti progetti per lo sviluppo del porto di Crotone, finalizzati alla riqualificazione dell'area ex Sensi e allo sviluppo della crocieristica. A Vibo Valentia sono stati finanziati i lavori di riqualificazione delle banchine Pola, Buccarelli, Tripoli e Papandrea, mentre è in dirittura di arrivo l'approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro. Per il porto di Taureana di Palmi è previsto il completamento della banchina di riva e la riqualificazione dell'area portuale.

Per i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, ricadenti sotto la circoscrizione dell'AdSP dello Stretto, il PNRR ha previsto finanziamenti per, rispettivamente: l'adeguamento e il risanamento della banchina Margottini; il risanamento strutturale della banchina scivolo 0, la realizzazione di una nuova banchina per i mezzi veloci e di un terminal passeggeri.

Benefici

Promuovere lo sviluppo della portualità commerciale regionale potrà contribuire a consolidare il ruolo della Calabria nel Mediterraneo e in Europa, rilanciando la competitività del territorio regionale. Dal punto di vista turistico, il potenziamento della ricettività portuale può portare considerevoli miglioramenti in termini di PIL e di occupazione, contribuendo anche allo sviluppo di un turismo più sostenibile.

Azioni

Sia sul fronte commerciale che su quello turistico, servono infrastrutture potenziate, fondali adeguati e collegamenti con l'entroterra validi. Ma soprattutto il mondo economico calabrese chiede una visione integrata e coordinata del sistema portuale, che superi i frazionamenti e la competizione tra nodi vicini e che supporti uno sviluppo sostenibile, economico e sociale del territorio.

Le schede di dettaglio

12

Opera
CICLOVIA MAGNA GRECIA: REALIZZAZIONE TRATTI MANCANTI

Costo	520,7	Mln € (per tutta la ciclovia)
Copertura	15	%
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione	PNRR-PNC, DEF 2022	

Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
SOVRAREGIONALE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA	SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

Descrizione

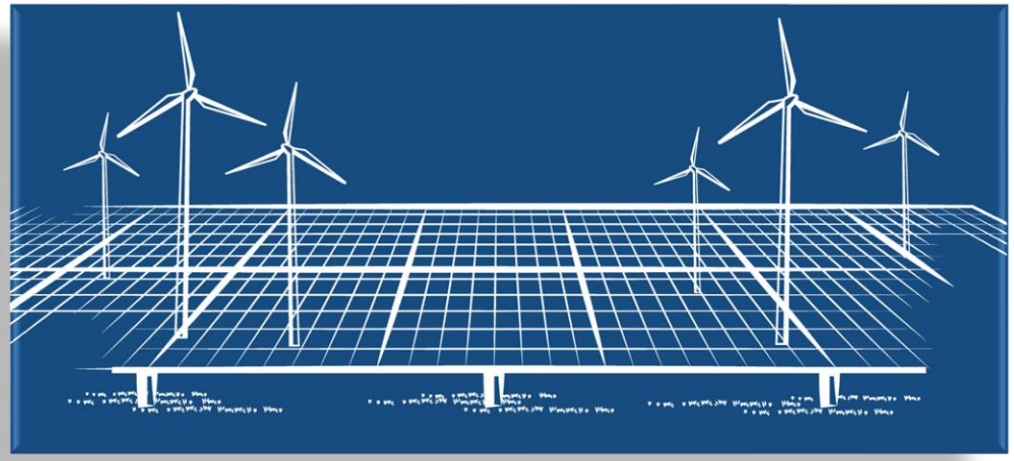
La Ciclovia della Magna Grecia, che interessa le regioni Basilicata, Calabria e Sicilia, rappresenta la parte terminale dell'itinerario Eurovelo 7 di lunga percorrenza sul territorio europeo (7.400 km) e attraversa i luoghi più significativi della civiltà magnogreca del Sud Italia. Rientra tra le dieci ciclovie turistiche nazionali prioritarie finanziate nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024, che ha ricevuto un totale di risorse assegnate pari a 78,12 mln € (16,62 risorse assegnate con DM n. 517/2018 e 61,50 di risorse PNRR assegnate con DM n. 4/2022).
In Calabria i territori interessati sono oltre 800 km, di cui 465 km sul versante jonico, 305 km sul versante tirrenico e 30 km sull'asse trasversale istmo Catanzaro-Lamezia Terme. Per la piena operatività e fruibilità della ciclovia saranno usati tracciati ferroviari dismessi, strade interpoderali, strade di penetrazione agricola, strade esistenti in sede riservata da attualizzare e omogeneizzare.

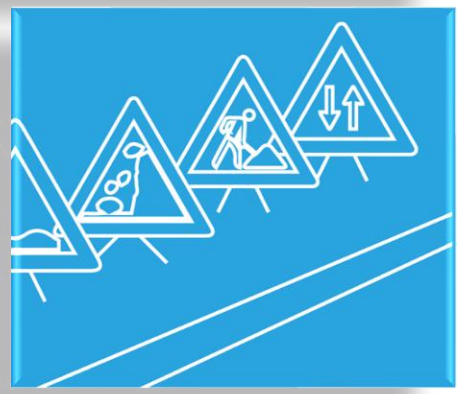
Benefici

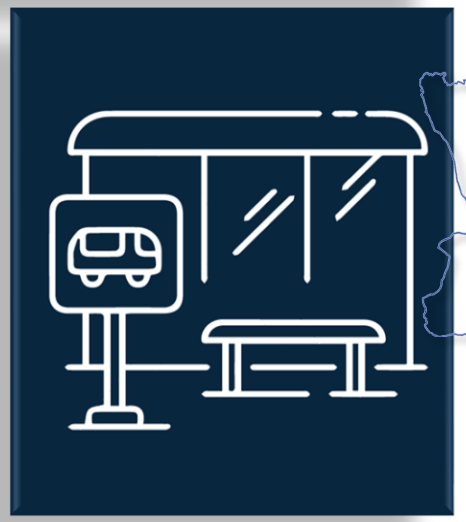
La modalità ciclabile è sempre più diffusa, sia nella quotidianità che per finalità turistiche. Diversi sono i benefici sociali e ambientali nell'uso delle due ruote: dal minore impatto sull'ambiente del viaggio, in termini di inquinamento; minori costi per la vacanza; sano movimento; scoperta di luoghi poco conosciuti al grande pubblico. Attraverso la pianificazione di percorsi ciclabili si aiuta il recupero e la valorizzazione dei territori con un'operazione di riqualificazione ambientale che ne permette una nuova fruibilità sia per i turisti che per i residenti. Turismo lento, che permette la conoscenza più vera delle abitudini e delle tradizioni locali

Azioni

Per lo sviluppo del cicloturismo è rilevante che a livello locale ci sia il coinvolgimento di associazioni, organismi sportivi, attori economici, oltre che degli enti territoriali, per promuovere servizi connessi e integrativi che portino alla scoperta del territorio attraversato, delle sue risorse naturali, culturali, artistiche ed enogastronomiche.







Tematiche complementari

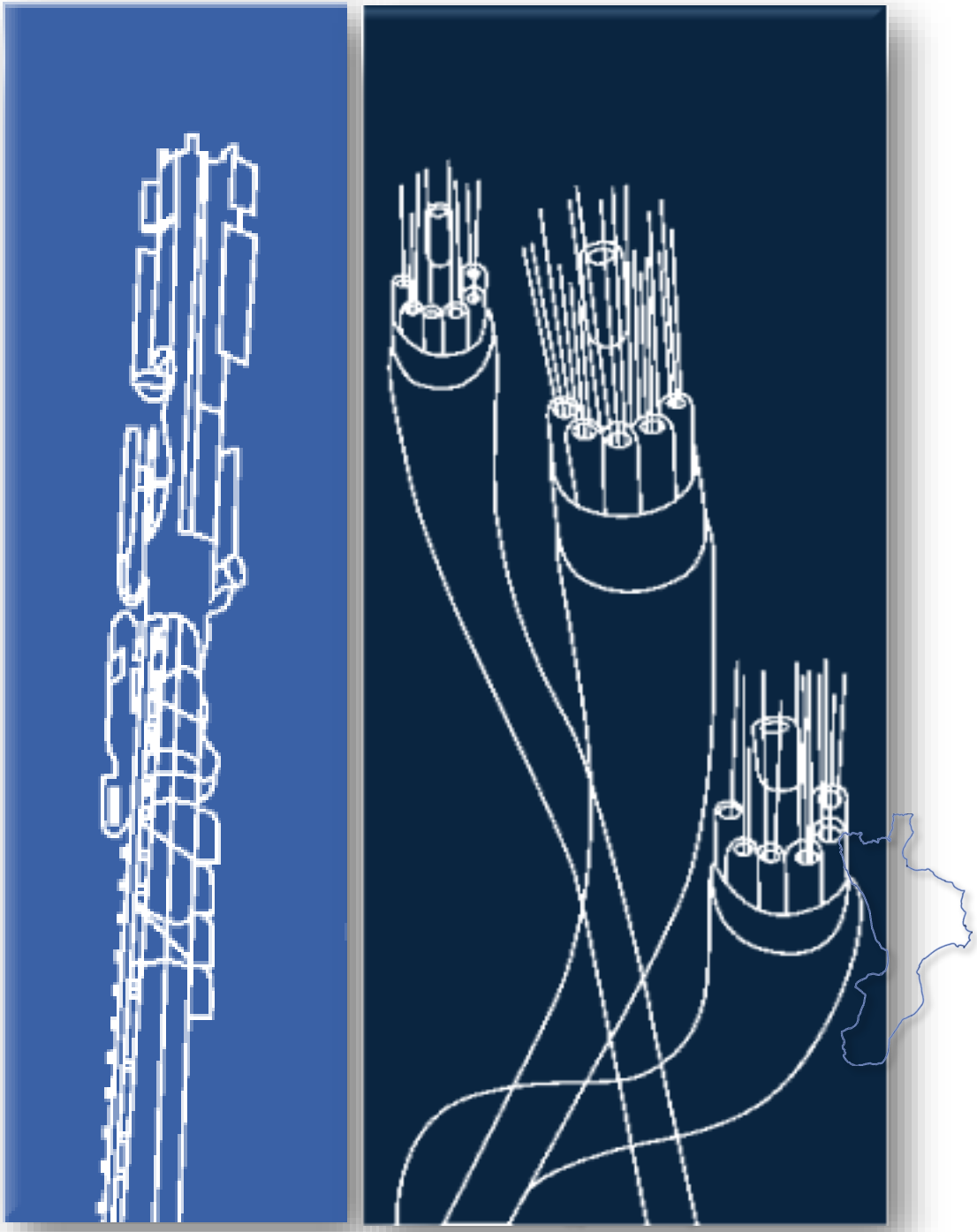
- **Verso una rete infrastrutturale più efficiente**
- **Per giungere ad una mobilità e una logistica sostenibili**

Verso una rete infrastrutturale più efficiente

- **Monitorare in maniera** costante i manufatti infrastrutturali esistenti (soprattutto quelli datati) e di conseguenza procedere ad una **rigenerazione** e **manutenzione** ordinaria e straordinaria delle risorse in essere, da effettuare in maniera **programmata, innovativa e coordinata**, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione
- Promuovere l'**accuratezza degli studi e delle indagini preliminari**, per ridurre quanto più possibile il rischio di successive revisioni ed assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti
- Completare in tempi rapidi le **opere già cantierizzate**, per superare le difficoltà di circolazione dovute ai cantieri e giungere all'utilizzo del nuovo sistema di trasporto progettato
- **Snellire le procedure di approvazione dei progetti**, apportando innovazioni organizzative e autorizzative, eliminando le frammentazione e sovrapposizioni delle responsabilità del sistema pubblico, le possibili controversie e le regole poco chiare per giungere ad una cantierizzazione rapida delle opere
- Migliorare la **sicurezza delle strade e delle ferrovie esistenti**, a partire da una buona progettazione, perseguendo standard europei per la gestione **efficiente** dei servizi di trasporto, come i sistemi di segnalamento ferroviario
- Potenziare i collegamenti dell'**ultimo miglio**, spesso difficoltosi per le imprese, in termini di tempo, agendo anche con piccole infrastrutture che migliorano le criticità e i colli di bottiglia puntuali
- Avviare attività di **sensibilizzazione, informazione, confronto e condivisione con il territorio** per aumentare la sensibilità e la consapevolezza di cittadini e operatori, sulle problematiche dei trasporti e superare l'eventuale opposizione alla realizzazione di alcune infrastrutture, per superare la sindrome Nimby (Not In My Back Yard). Uno dei primi dibattiti pubblici obbligatori ha riguardato l'estensione della rete alta velocità ferroviaria al Sud, per la tratta Salerno-Reggio Calabria

Per giungere ad una mobilità e una logistica sostenibili

- Incentivare il **rinnovo del parco veicolare**, con l'impiego di carburanti alternativi e la diffusione capillare di punti di ricarica e rifornimento
- Nei centri urbani di dimensione maggiore, favorire il trasporto merci dell'ultimo miglio con **veicoli a basso impatto ambientale** e la diffusione dei **lockers**, per le consegne ai privati
- **Potenziare il trasporto collettivo**, sia in ambito urbano che extraurbano, migliorando le informazioni in tempo reale fornite agli utenti, tramite paline elettroniche alle fermate e alle stazioni, monitor di bordo, applicazioni per smartphone
- Incentivare una **mobilità innovativa**, usando piattaforme digitali tipo **MaaS (Mobility as a Service)** che permettono ai cittadini di pianificare facilmente gli spostamenti ed usufruire di diversi mezzi di trasporto, pubblico e privato, con un unico biglietto, pagato tramite applicazione mobile
- Potenziare la **rete ciclabile** regionale, sia come estensione che come servizi, sicurezza, efficienza e sostenibilità per promuovere l'uso della bicicletta nella quotidianità e per fruire delle risorse turistiche e attrattive del territorio (un esempio, dal punto di vista turistico, potrebbe essere la ciclopedonale fronte mare Pizzo-Vibo Valentia-Briatico)
- Recuperare le **ferrovie dismesse in chiave turistica**, sfruttando appieno le potenzialità delle tante risorse naturalistiche, culturali, archeologiche, enogastronomiche del territorio calabrese
- Preservare **l'equilibrio ambientale e paesaggistico** del territorio, effettuando - durante la progettazione - scelte di tracciato o di inserimento nel contesto tenendo conto di criteri complessivi
- **Aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali** (anche nelle aree interne), per favorire una maggiore connettività per imprese e cittadini, la fornitura di nuovi servizi e la digitalizzazione dei processi



Infrastrutturazione BUL e 5G

- **Gli interventi previsti in Calabria**
- **Piano di cablaggio delle aree bianche**

Le reti a banda ultralarga, ovvero reti con velocità di ricezione di almeno 30 Mbit/s, sono ormai diventate un'infrastruttura indispensabile per le imprese, la pubblica amministrazione e i cittadini. La realizzazione di tali reti, però, comporta ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo in alcune zone del Paese, le cosiddette "aree di mercato". Queste si contrappongono alle "aree a fallimento di mercato" o "aree bianche", nelle quali invece l'infrastrutturazione avviene grazie all'intervento del "pubblico".

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, la Commissione europea nel 2016 e nel 2021, con rispettivamente il cd. "Gigabit Society" e il cd. "Digital compass", ha definito gli obiettivi e le modalità per conseguire la **trasformazione digitale** dell'Europa entro il 2030, ossia che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.
Il 25 maggio 2021, il Governo italiano ha approvato la "**Strategia italiana per la Banda Ultralarga – "Verso la Gigabit Society**" che di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.
La Strategia si compone di sette interventi, due dei quali già in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR, che complessivamente destina alla trasformazione digitale 6,7 miliardi di euro.

Piani	Fondi PNRR (mln €)
Italia 1 Giga	3.863,5
Italia 5G	2.020,0
Scuole connesse	261,0
Sanità connessa	501,5
Isole minori	60,5
Totale investimenti	**6.706,5**

Gli interventi previsti in Calabria

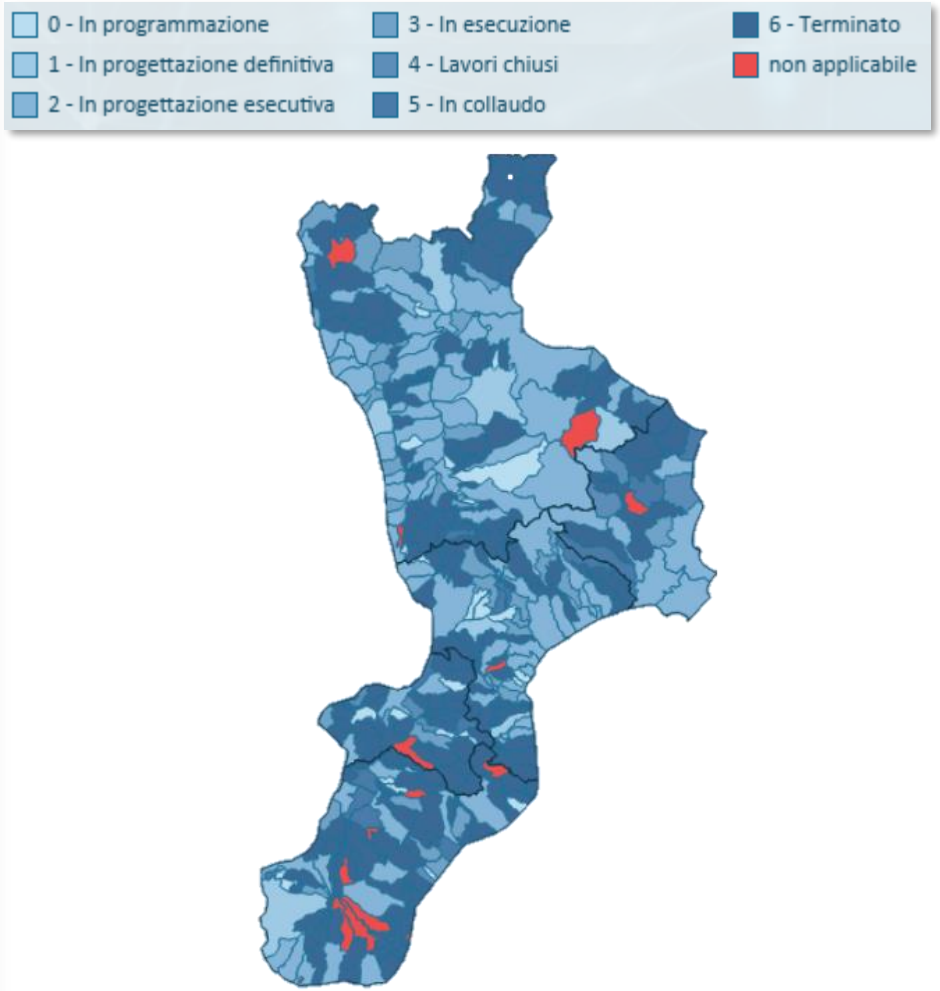
Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mln €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 29,176	UI "vendibili": 10.605 (31.03.2022)	UI previste: 66.124
Piano voucher imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 43,026	Attivato: 850.636 € (20.05.2022: ore 18:15)	Prenotato: 722.300 € (20.05.2022: ore 18:15)
Italia 1 Giga	Operatore aggiudicatario: RTI TIM spa & FiberCop spa	30.06.2026	≈ 519,257 * (base gara)	-	N° civici previsti * 967.411
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Operatore aggiudicatario: TIM spa	30.06.2026	≈ 147,745 ** (base gara)	N° min. siti da rilegare: 1.597 **	N° siti facoltativi: 178 **
Italia 5G: Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps)	Operatore aggiudicatario: RTI INWIT spa, TIM spa, Vodafone spa	30.06.2026	≈ 84,271 *** (base gara)	N° min aree da coprire: 179 ***	-
Scuole connesse	Operatore aggiudicatario: TIM spa	30.062026	≈ 46,116 **** (base gara)	-	Sedi previste: 2.524 ****
Sanità connessa	Operatore aggiudicatario: Fastweb spa	30.06.2026	≈ 51,295 **** (base gara)	-	Sedi previste: 1.406 ****

UI: unità immobiliari
** Complessivo tra Calabria e Sicilia
**** Complessivo tra Calabria e Campania

* 2 lotti: Calabria Sud e Calabria Nord (CS)
*** Complessivo tra Calabria, Emilia-Romagna e Marche (all'1 luglio 2022)

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori in fibra



	In program-mazione	In prog. definitiva	In prog. esecutiva	In esecuz.	Lavori chiusi	In collaudo	Termin.	Non applicab.*	Totale
Catanzaro	6	2	21	11	0	3	36	1	80
Cosenza	8	4	44	19	0	2	74	4	155
Crotone	0	0	7	1	3	3	12	1	27
Reggio Calabria	6	1	15	6	1	5	56	7	97
Vibo Valentia	5	0	3	3	3	2	33	1	50
Calabria	**25 (6%)**	**7 (2%)**	**90 (22%)**	**40 (10%)**	**7 (2%)**	**15 (4%)**	**211 (52%)**	**14 (3%)**	**409 **** (100%)

* Non applicabile: comuni in cui non è prevista la realizzazione della rete in fibra nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche

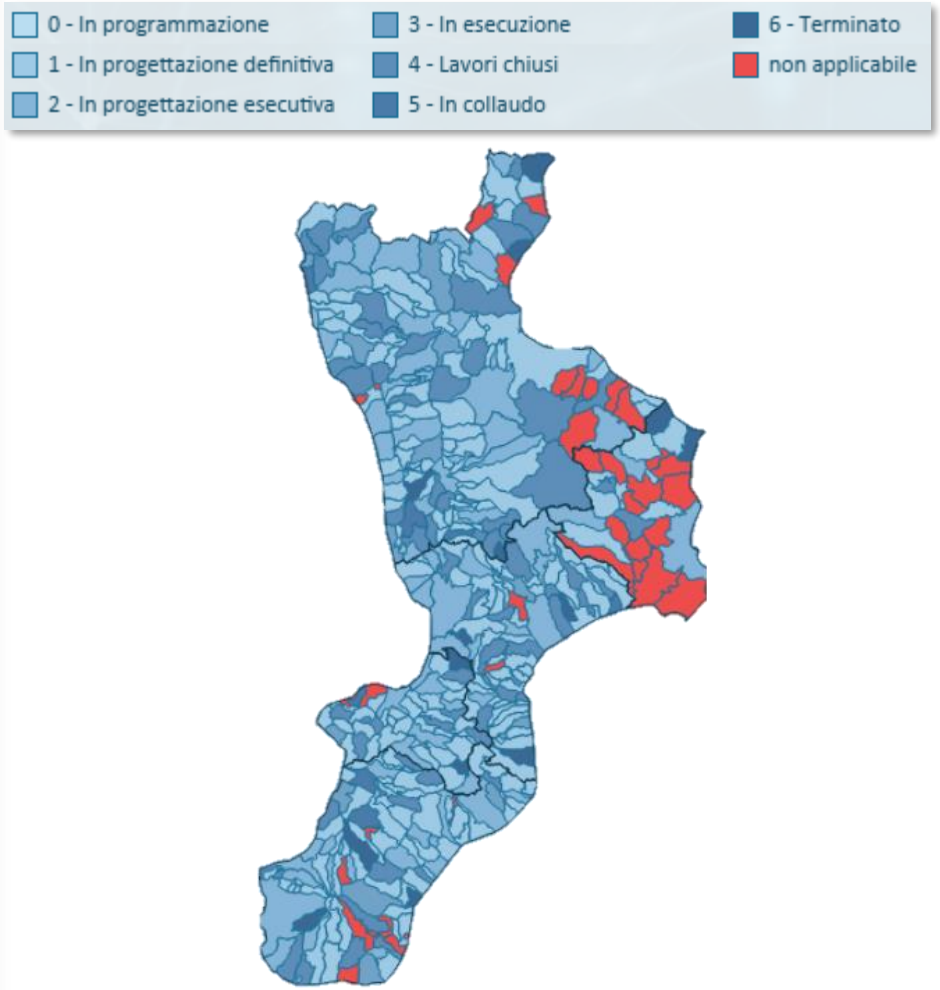
** La tabella fa riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014

Gli interventi del Piano sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le aree a fallimento di mercato ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture. In queste aree, Open Fiber realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Fonte: www.programmainfrastrutture.unioncamere.it, 30.06.2022

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori rete FWA (Fixed Wireless Access)



	In program-mazione	In prog. definitiva	In prog. esecutiva	In esecuz.	Lavori chiusi	In collaudo	Termin.	Non applicab.*	Totale
Catanzaro	0	44	13	2	15	1	3	2	80
Cosenza	0	69	31	6	30	3	4	12	155
Crotone	0	7	3	0	2	0	2	13	27
Reggio Calabria	0	49	18	4	14	2	3	7	97
Vibo Valentia	0	30	7	1	7	1	2	2	50
Calabria	**0 (0%)**	**199 (49%)**	**72 (18%)**	**13 (3%)**	**68 (17%)**	**7 (2%)**	**14 (3%)**	**36 (9%)**	**409 **** (100%)

* Non applicabile: comuni in cui non è prevista la realizzazione della rete wireless nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche

** La tabella fa riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014

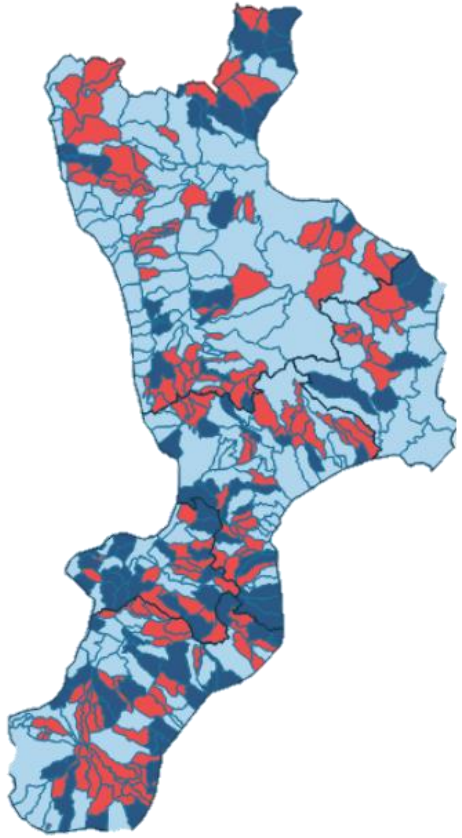
Fonte: www.programmainfrastrutture.unioncamere.it, 30.06.2022

Piano di cablaggio delle aree bianche

Comune collaudato per Fibra

SI
NO
non applicabile

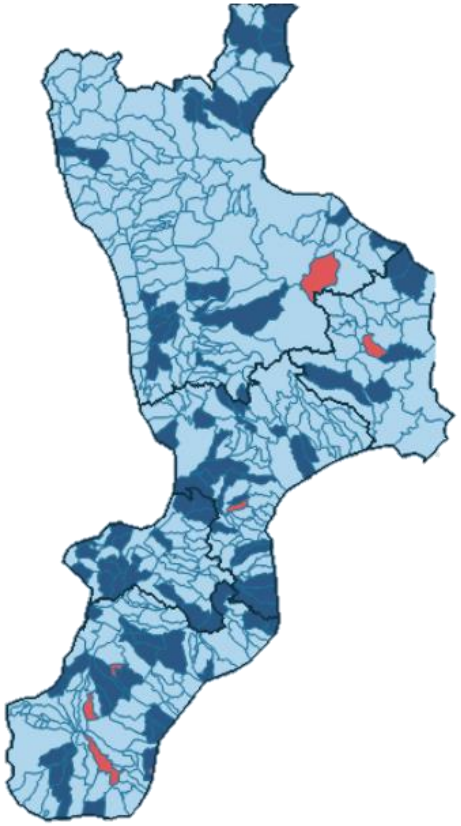
90
Comuni con rete in fibra collaudata
[22,3% dei comuni calabresi]



Rete in commercializzazione

SI
NO
non applicabile

96
Comuni con rete in commercializzazione
[23,8% dei comuni calabresi]



Fonte: www.programmainfrastrutture.unioncamere.it, 30.06.2022

Conclusioni

Nel nostro Paese non è mai mancata l'attività di programmazione infrastrutturale: la capacità però di trasformare i progetti in opere utilizzabili è stata negli anni piuttosto latitante. La cattiva progettazione, i problemi burocratici o di ricorsi alcune volte hanno ritardato o bloccato i cantieri; spesso, invece, quelle che mancavano erano le risorse. Oggi siamo ad una svolta: nell'immediato sono **disponibili ingenti finanziamenti**, destinati in particolare al Sud, con il preciso obiettivo di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse aree del Paese.

A partire da quanto messo a disposizione dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, integrato dal Piano Complementare, dai Fondi Strutturali, dai Fondi di Sviluppo e Coesione, etc., in particolare per la Calabria le risorse complessive in gioco sono circa **6,8 miliardi**, con progetti che riguardano principalmente la portualità, le zone industriali e la logistica e quindi le Zone Economiche Speciali (ZES), il potenziamento delle ferrovie regionali, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, il rinnovo delle navi operanti nello Stretto, l'edilizia residenziale pubblica, la rigenerazione urbana. Si tratta di risorse aggiuntive disponibili per la Calabria di notevole entità, di stanziamenti importanti che - attraverso l'infrastrutturazione - puntano ad assicurare la ripresa e lo sviluppo della regione. Per raggiungere l'obiettivo, però, si impone una vera e propria svolta sul piano organizzativo e funzionale. C'è bisogno di un radicale cambiamento anche nella governance delle varie fasi di programmazione, progettazione, realizzazione e controllo delle infrastrutture, che deve riguardare non solo la Pubblica Amministrazione, ma anche i singoli cittadini e le imprese.

Per sfruttare appieno questa occasione «unica» di riscatto che la Calabria si trova davanti, **tutti gli attori in campo** (imprenditoriali, economici, istituzionali), ognuno per la propria parte, devono **lavorare in maniera sinergica** con l'obiettivo di togliere questo territorio dall'isolamento, di superare decenni di arretratezza e di forti disuguaglianze territoriali oltre che sociali, e di **dargli il giusto ruolo** nel circuito dei mercati mondiali, grazie alla sua posizione strategica nel Mediterraneo.

In questo contesto, il sistema camerale calabrese ha deciso di fare la sua parte, arrivando a definire una **lista di priorità infrastrutturali** per gli imprenditori del territorio, riportata in questo Libro Bianco, **a beneficio dei policy maker locali e nazionali**, nella convinzione che occorre puntare ad una rete di trasporto funzionale, efficiente e sostenibile, che consenta di mettere in relazione il locale con il globale e viceversa e di competere, senza gap dotazionali, con gli altri territori.

L'impostazione del lavoro svolto è stata quella di superare la fase di denuncia e rischiare una proposta concreta, per contribuire in maniera fattiva alla ripresa della regione.

Nel contesto internazionale così incerto, si registrano per l'economia calabrese e il suo sistema produttivo - caratterizzato da imprese di ridotte dimensioni, deboli patrimonialmente, con una bassa propensione all'innovazione e all'internazionalizzazione - deboli segnali di rimbalzo.

Non occorre farsi sfuggire una tale occasione di ingenti risorse nazionali e europee; bisogna sostenere il fragile tessuto economico calabrese intervenendo su **fattori di contesto**, quali le infrastrutture e la logistica avanzata. Bisogna creare le condizioni giuste, con territori attrezzati ed efficienti, un sistema produttivo digitalizzato e internazionalizzato, un apparato amministrativo competente, per stimolare la nascita di nuove imprese e ridurre i divari con le economie più avanzate.

Il futuro esige che i diversi territori si attrezzino, anche dal punto di vista infrastrutturale, per affrontare nel migliore dei modi le sfide globali, a partire dalla transizione ecologica, per imparare ad avere dei comportamenti rispettosi dell'ambiente, e digitale, per potenziare la competitività del sistema produttivo e promuovere l'efficienza della pubblica amministrazione.

Report realizzato da
Unioncamere Calabria con il
supporto tecnico scientifico di

UNIONTRASPORTI