



Focus CALABRIA

Settembre 2021



Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale della Calabria** che hanno il fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'Arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** della Lombardia anche, mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quella edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

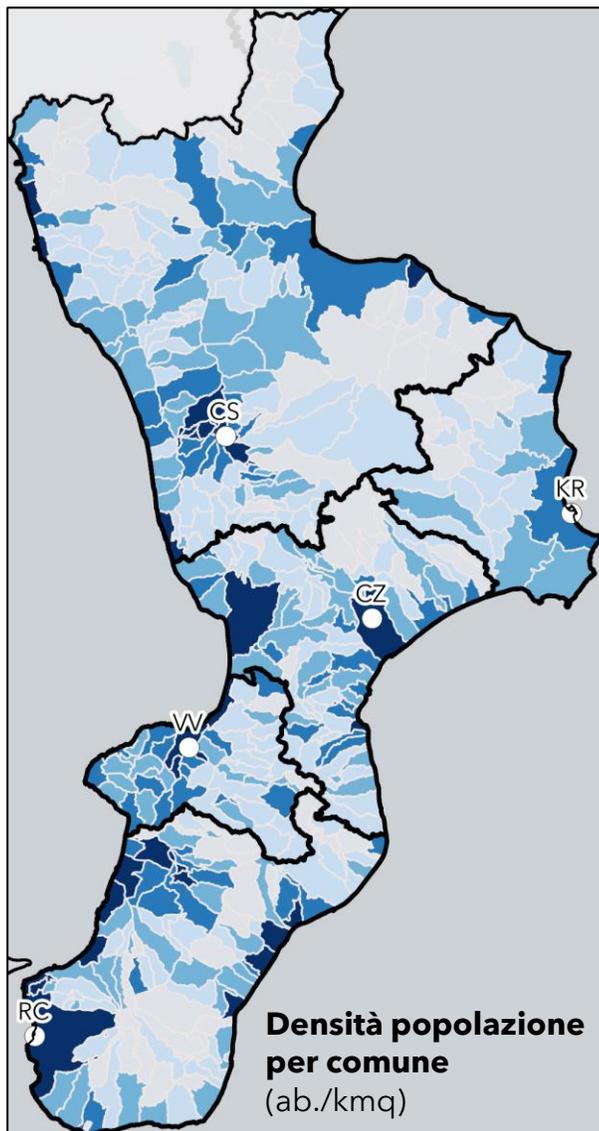


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Calabria si estende per 15.222 kmq e conta 1,9 milioni di abitanti (9% della macro regione del Sud e Isole).

Il territorio è suddiviso in 404 comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 province e 1 città metropolitana (Reggio Calabria).

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Calabria	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
CATANZARO	346.514	18%	80	143,5
COSENZA	684.786	36%	150	102,1
CROTONE	166.617	9%	27	96,0
REGGIO CALABRIA	526.586	28%	97	164,0
VIBO VALENTIA	153.225	8%	50	133,2
CALABRIA	1.877.728	100%	404	123,4
SUD E ISOLE	20.052.901	-	2.550	162,1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat all'01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

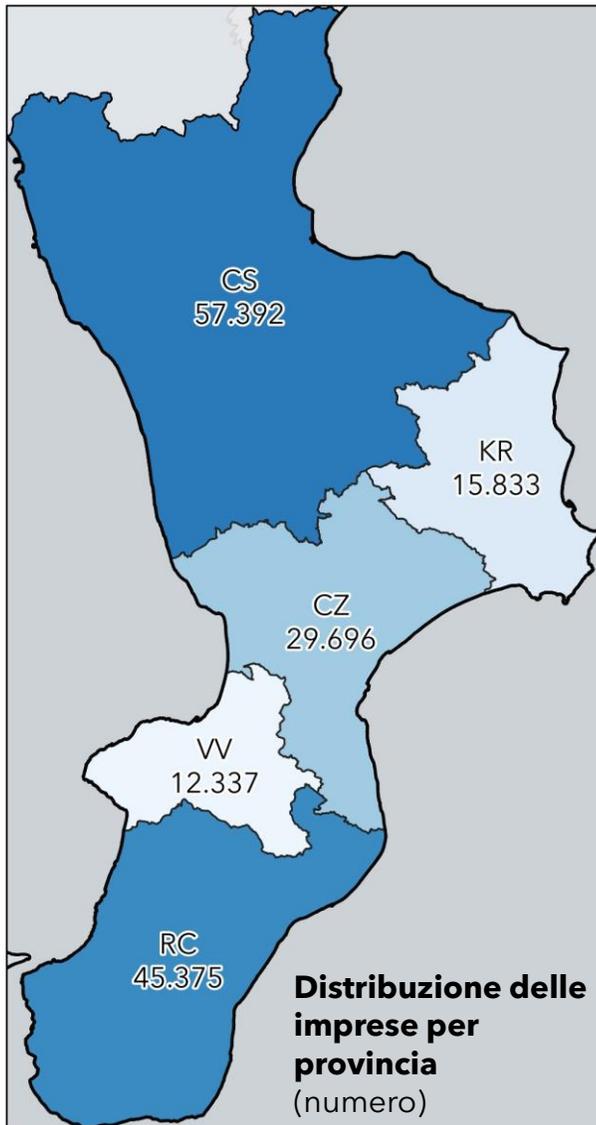
Secondo le statistiche, la Calabria è una delle regioni più povere d'Italia. Nel 2019, il PIL ha raggiunto un valore di 33.444 milioni di euro, con un'incidenza dell'1,9% sul PIL nazionale. Esiste, tuttavia, una forte quota di sommerso che rende difficilmente calcolabile il valore reale della ricchezza della regione.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	33.444	1,09%
Quota su PIL Italia	2019	1,9%	-
PIL pro capite (€)	2019	17.289	2,06%
Imprese attive	2020	160.633	0,81%
Imprese artigiane	2020	31.948	0,24%
Iscritte	2020	8.373	4,48%
Cessate	2020	7.077	3,78%
Export (M€)	2020	402	-16,2%
% export su PIL	-	1,2	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

La ripresa economica della Calabria deve partire dalla promozione dell'**innovazione nelle diverse filiere produttive e aree territoriali**. Tra le principali risorse ci sono l'**agricoltura** e il **turismo**. Il settore primario è sviluppato principalmente lungo le aree costiere e si caratterizza per coltivazioni di eccellenza come gli agrumi e l'ulivo. Il turismo è soprattutto di tipo balneare e si è sviluppato sia lungo la costa ionica che quella tirrenica, con diverse destinazioni di spicco. Durante il periodo invernale, le zone della Sila attraggono un buon flusso di sciatori. L'**industria**, infine, è sviluppata principalmente nella parte meridionale della regione tra Catanzaro e Vibo Valentia. Dal punto di vista trasportistico, il **porto di Gioia Tauro** è uno dei principali scali di transhipment italiani, la cui efficacia è, tuttavia, limitata da un'inadeguata rete di collegamenti stradali e ferroviari agli assi nazionali.

LE IMPRESE ATTIVE



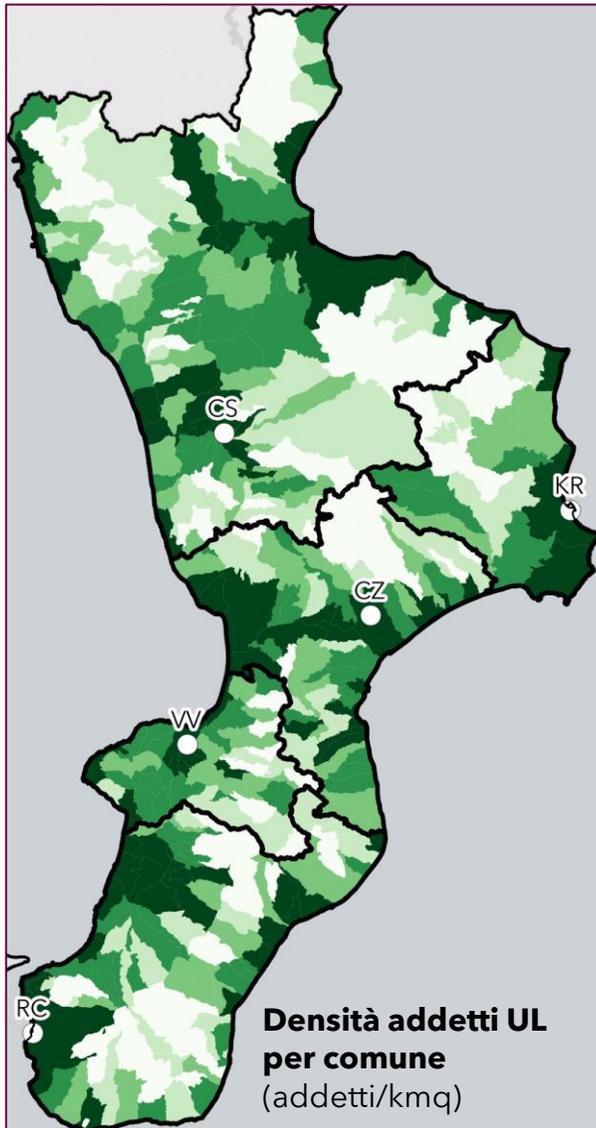
Le imprese attive in Calabria sono 160.633 e rappresentano il 9,4% del totale della ripartizione Sud e Isole. L'incidenza delle imprese artigiane è del 20%, di un punto superiore alla media della ripartizione (19%). La provincia con la maggiore densità di imprese rispetto al territorio è Reggio Calabria con 14 imprese/kmq. In rapporto alla popolazione, il maggior numero di imprese è in provincia di Crotona.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/ 100 ab.	Imprese/ kmq
CATANZARO	29.696	6.061	8,6	12,3
COSENZA	57.393	11.162	8,4	8,6
CROTONE	15.833	2.750	9,5	9,1
REGGIO CALABRIA	45.375	9.467	8,6	14,1
VIBO VALENTIA	12.337	2.508	8,1	10,7
CALABRIA	160.633	31.948	8,6	10,6
SUD E ISOLE	1.716294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Calabria conta 191.800 Unità Locali e circa 363.700 addetti (8% del Sud e Isole). Il 35,4% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Cosenza.

A livello dimensionale, il 94% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti) e il 4% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Calabria	Addetti UL	Addetti UL/kmq
CATANZARO	36.261	18,9%	73.002	30,2
COSENZA	67.912	35,4%	134.234	20,0
CROTONE	18.618	9,7%	32.835	18,9
REGGIO CALABRIA	54.134	28,2%	95.851	29,9
VIBO VALENTIA	14.875	7,8%	27.770	24,1
CALABRIA	191.800	100%	363.692	23,9
SUD E ISOLE	2.069.541	-	4.626.929	37,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO

Nel 2020, il commercio estero della Calabria ha totalizzato un **valore di 1.092 milioni di euro** complessivi con un saldo negativo di circa 288 milioni, superiore a quello dell'anno precedente. Il **60% del commercio estero ha come riferimento l'Ue**. Circa la metà delle esportazioni proviene dalle imprese della provincia di Reggio Calabria (49,6%). L'effetto della pandemia da Covid-19 può essere quantificato in una **riduzione del 9,9% del valore degli scambi totali**. A risentirne maggiormente sono state le esportazioni con una flessione del 16,2%. Queste contribuiscono alla formazione del PIL regionale con una quota dell'1,2%. A livello territoriale, tutte le province hanno segnato dei risultati negativi anche se con dinamiche diverse a seconda dei mercati di sbocco. La performance peggiore è registrata nella provincia di **Catanzaro** con circa 30 milioni in meno (-30,7%), persi sia sui mercati Ue che extra Ue.

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	690	402	1.092	458	198	657
2019	731	480	1.211	520	256	776
var 20/19	-5,7%	-16,2%	-9,9%	-11,8%	-22,5%	-15,3%

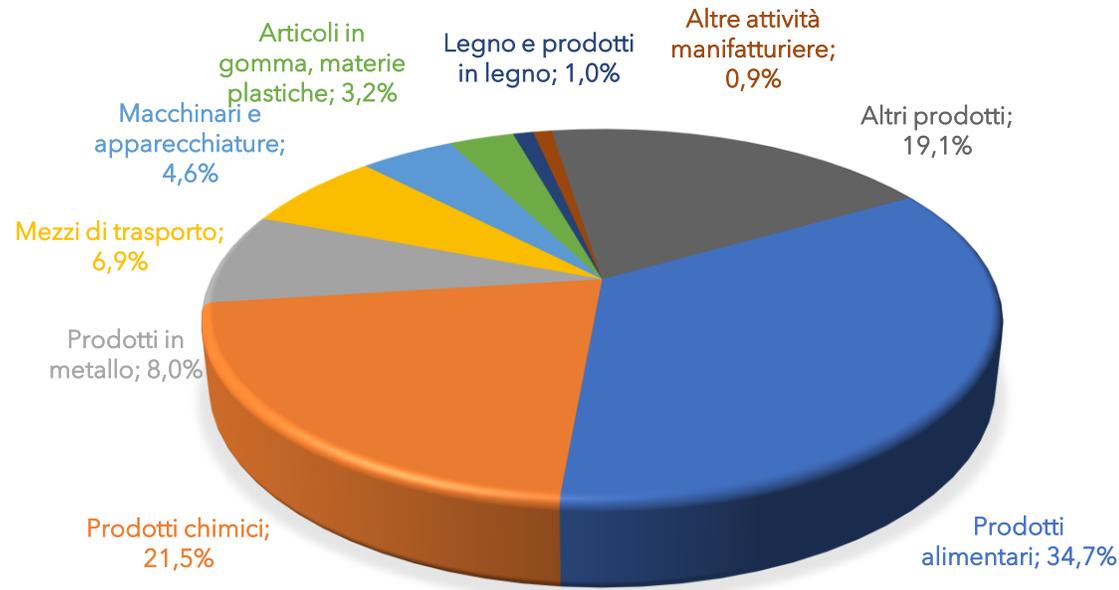
**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat. Valori in milioni di euro

Reggio Calabria e **Vibo Valentia** registrano entrambe un calo del 14%. La prima vede diminuire l'export verso l'Ue (-21,1%) e verso l'America settentrionale (-13,3%), mentre registra un incremento della vendita sui mercati del Medio Oriente (+21,7%), dell'America Centro Meridionale (+12,2%) e dell'Africa Settentrionale. La seconda, invece, registra un decremento del 4,3% dell'export verso i paesi dell'UE. Più contenuti i decrementi delle province di **Cosenza** (-9,5%), che perde soprattutto sui mercati Ue (-9%) e **Crotone** (-2,8%) che vede aumentare gli scambi con l'America settentrionale.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

I **prodotti alimentari** sono la prima voce delle esportazioni calabresi con il 34,7%, nel 2020. In termini di valore, il settore ha segnato un lieve calo dello 0,5% rispetto all'anno precedente. Seguono i **prodotti chimici** (21,5%), che rispetto al 2019, hanno registrato una contrazione del 13%. La terza voce sono i **prodotti in metallo** (8,0%) esportati prevalentemente in paesi extra Ue e in particolare in Svizzera.

Modo di trasporto (export)

	34,4% (91,8% vs Ue)
	0,1% (0,2% vs Ue)
	58,1% (2,3% vs Ue)
	7,3% (5,0% vs Ue)
Altro	0,2% (0,7% vs Ue)

Destinazioni principali (2020)

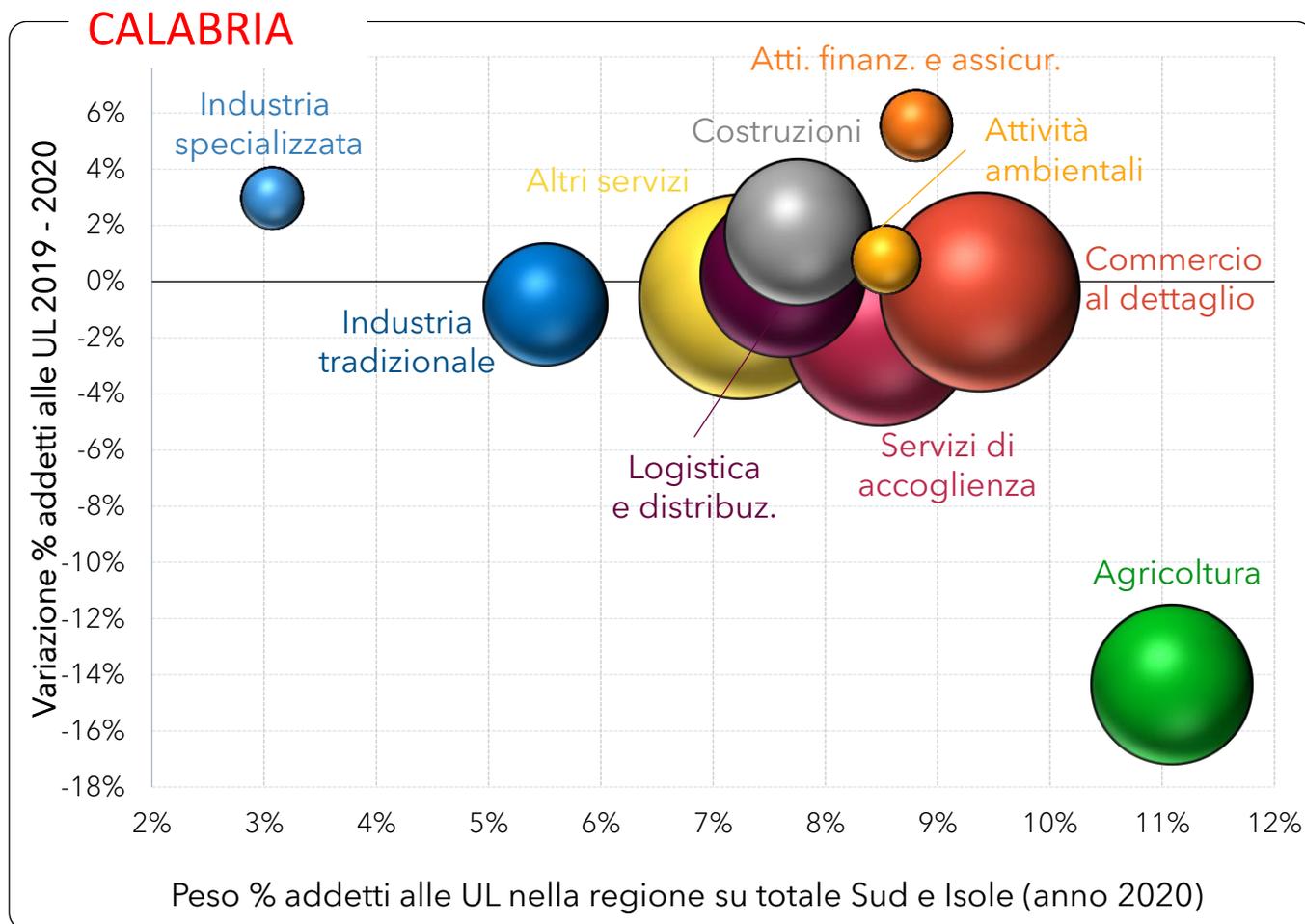
	USA 54 M€
	Germania 42 M€
	Francia 37 M€
	Svizzera 25 M€
	UK 23 M€

La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni verso il resto del mondo, con il 58,1%. Segue il **trasporto su strada** con il 34,4%, che però è modalità quasi esclusiva per i collegamenti con i paesi Ue (91,8%). Anche l'**aereo** ha una quota significativa con il 7,3% (5,0% verso l'Ue).

Il principale mercato delle esportazioni calabresi sono gli **USA** (13,5%). Tra le prime 5 destinazioni ci sono anche **Germania** (10,5%), **Francia** (9,3%), **Svizzera** (6,1%) e il **Regno Unito** (5,6%).

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN CALABRIA RISPETTO AL SUD E ISOLE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

In Calabria il settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) occupa l'**11,1% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole**, seguito dal **commercio al dettaglio** (escluso veicoli), con un peso del **9,4%** nella macroarea. Il settore che però registra il maggior numero di addetti in regione è quello relativo ad **altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi).

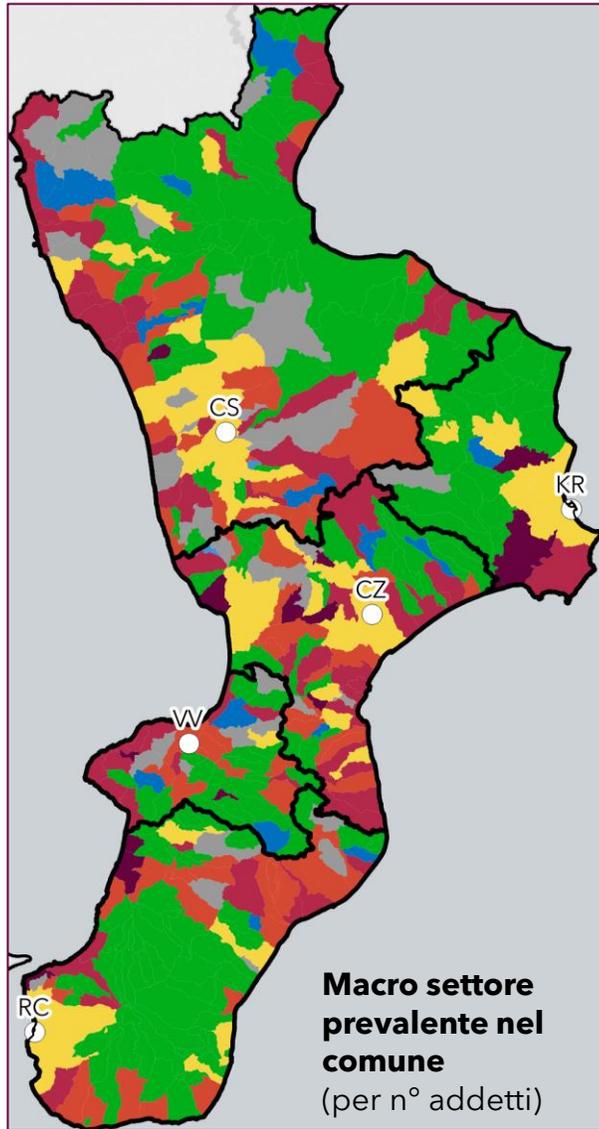
Nel 2020, due settori hanno subito una flessione significativa del numero di addetti: agricoltura **-14,3%** e servizi di accoglienza **-1,8%**. I settori che, invece, sono cresciuti di più sono tre: attività finanziarie e assicurative **+5,6%**, industria specializzata **+3,0%** e costruzioni **+1,8%**.

Il numero di addetti negli altri 5 settori si è mantenuto pressochè stabile con variazioni tra -0,8% e +0,8%.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN CALABRIA - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

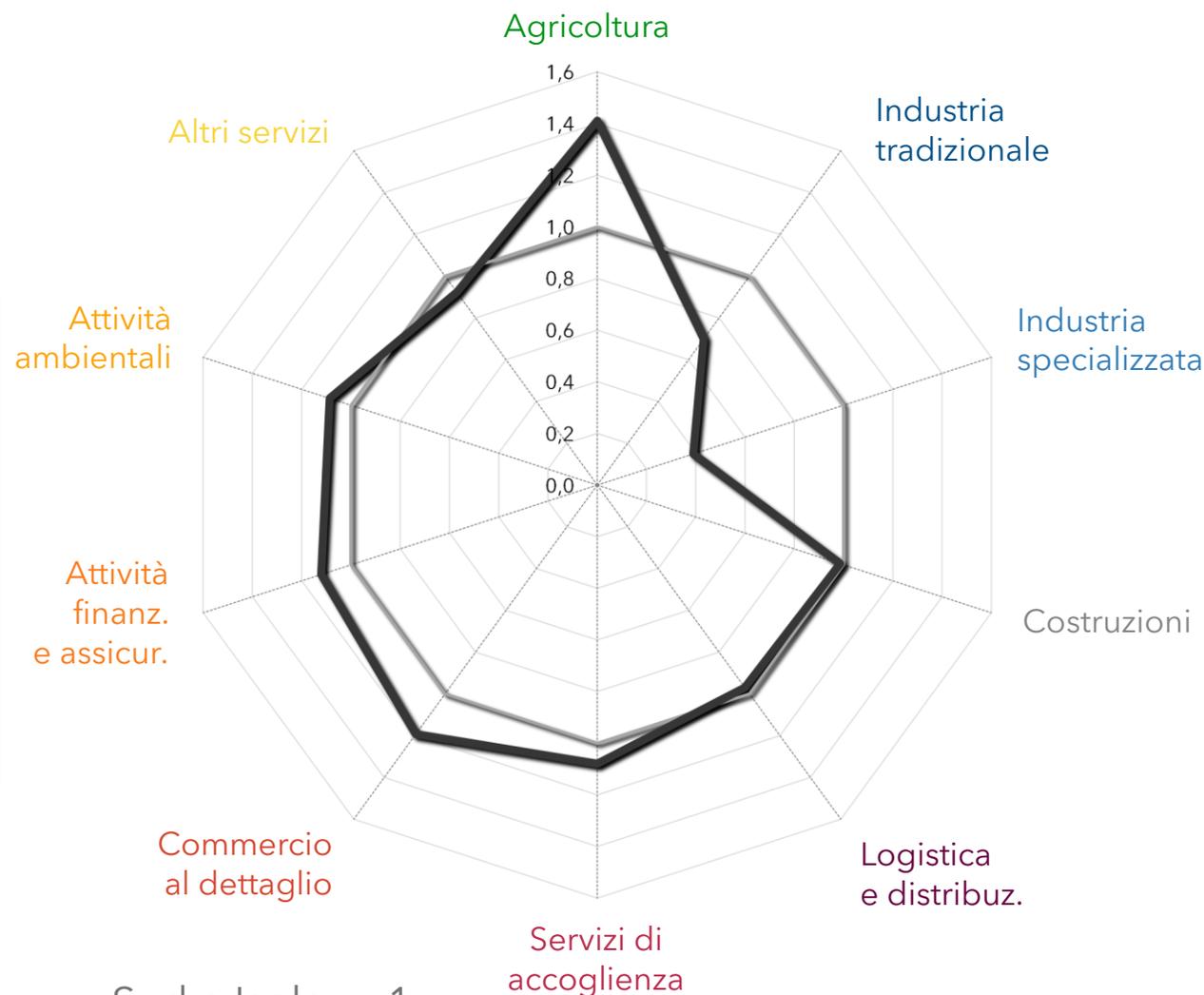


MACRO SETTORE	PESO %	CZ	CS	KR	RC	VV	CALABRIA
AGRICOLTURA	11,7%	12,6%	40,3%	10,5%	28,0%	8,6%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE	6,9%	18,2%	36,1%	9,9%	24,2%	11,6%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	1,8%	24,8%	31,5%	10,1%	27,7%	5,8%	100%
COSTRUZIONI	9,8%	21,1%	36,4%	9,8%	24,6%	8,0%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	12,3%	21,5%	33,7%	7,7%	31,3%	5,7%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	16,0%	20,5%	37,9%	8,5%	22,4%	10,8%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO	17,9%	19,8%	34,6%	8,0%	30,1%	7,5%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	2,4%	19,5%	36,0%	6,0%	33,1%	5,4%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI	2,2%	26,2%	39,4%	15,2%	15,7%	3,6%	100%
ALTRI SERVIZI	19,0%	22,7%	39,1%	9,2%	23,8%	5,1%	100%
TOTALE	100%	20,1%	36,9%	9,0%	26,4%	7,6%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN CALABRIA



L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Sud e Isole. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia una forte specializzazione nel settore dell'**agricoltura**, mentre il settore industriale risulta meno presente rispetto alla macroarea, denotando una debole presenza di vere e proprie filiere produttive o di cluster di imprese. Tuttavia, sul territorio si rilevano diversi partenariati/consorzi nati proprio per progettare e realizzare interventi integrati di sviluppo produttivo locale, specialmente legati al settore agroalimentare, come nel caso dei distretti rurali e dei distretti agroalimentari di qualità.

Il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale (cfr. slide precedente) è poi molto differente, con un ruolo dominante delle province di **Cosenza** (dove si concentra il 37% degli addetti presenti in regione), **Reggio Calabria** (26%) e **Catanzaro** (20%).

Sud e Isole = 1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I DISTRETTI INDUSTRIALI IN CALABRIA

In Calabria sono stati individuati solo due sistemi produttivi che possono definirsi **distretto industriale**, la cui specializzazione è legata al settore agroalimentare:

- il distretto di Bisignano che comprende cinque comuni nella provincia di Cosenza,
- il distretto di Maierato che include tre comuni in provincia di Vibo Valentia.

Con la L.R n.21 del 2004 sono stati individuati i **distretti rurali**, sistemi produttivi locali caratterizzati da identità storica e territoriale omogenee derivanti dall'integrazione tra attività agricole e altre attività locali, nonché dalla produzione di beni e servizi di particolare specificità, coerenti con le tradizioni e le vocazioni naturali e territoriali e i **distretti agro-alimentari di qualità (DAQ)**, sistemi produttivi locali, caratterizzati da una significativa presenza economica e da interrelazioni e interdipendenza produttiva delle imprese agricole e agro-alimentari, nonché da una o più produzioni certificate e tutelate, oppure da produzioni tradizionali o tipiche.

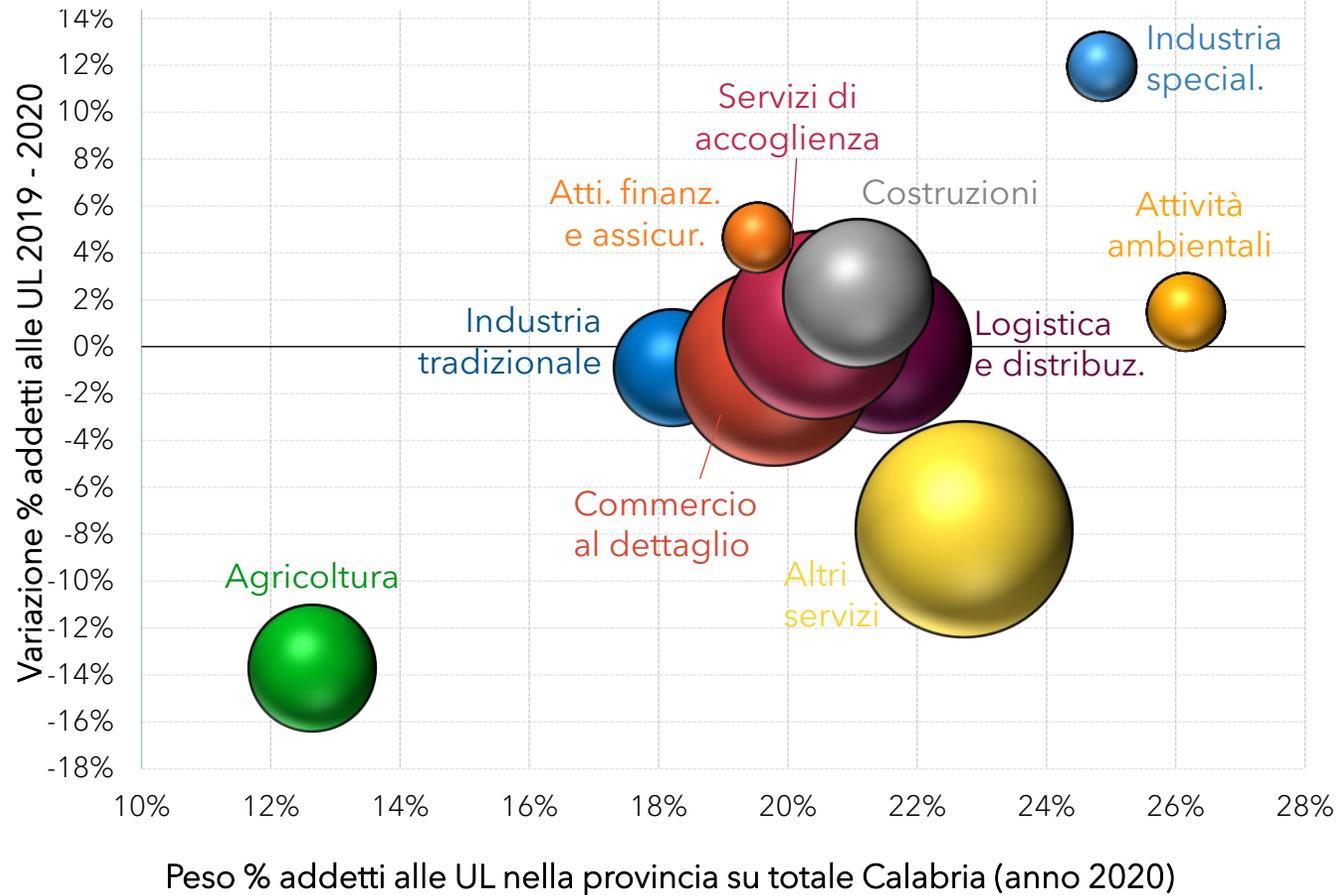
DISTRETTO	PROVINCIA	N. COMUNI	N. AZIENDE
Distretto industriale di Bisignano	CS	5	110
Distretto industriale di Maierato	VV	3	30
Distretto Agroalimentare di Qualità di Sibari	CS	41	100
Distretto Rurale del Pollino - Versante Calabro	CS	-	-
Distretto Rurale Alto Cosentino - Ionico	CS	-	50
Distretto Rurale del Medi Ionio Catanzarese e della Valle del Crocchio	CZ	19	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Regione Calabria e altre fonti

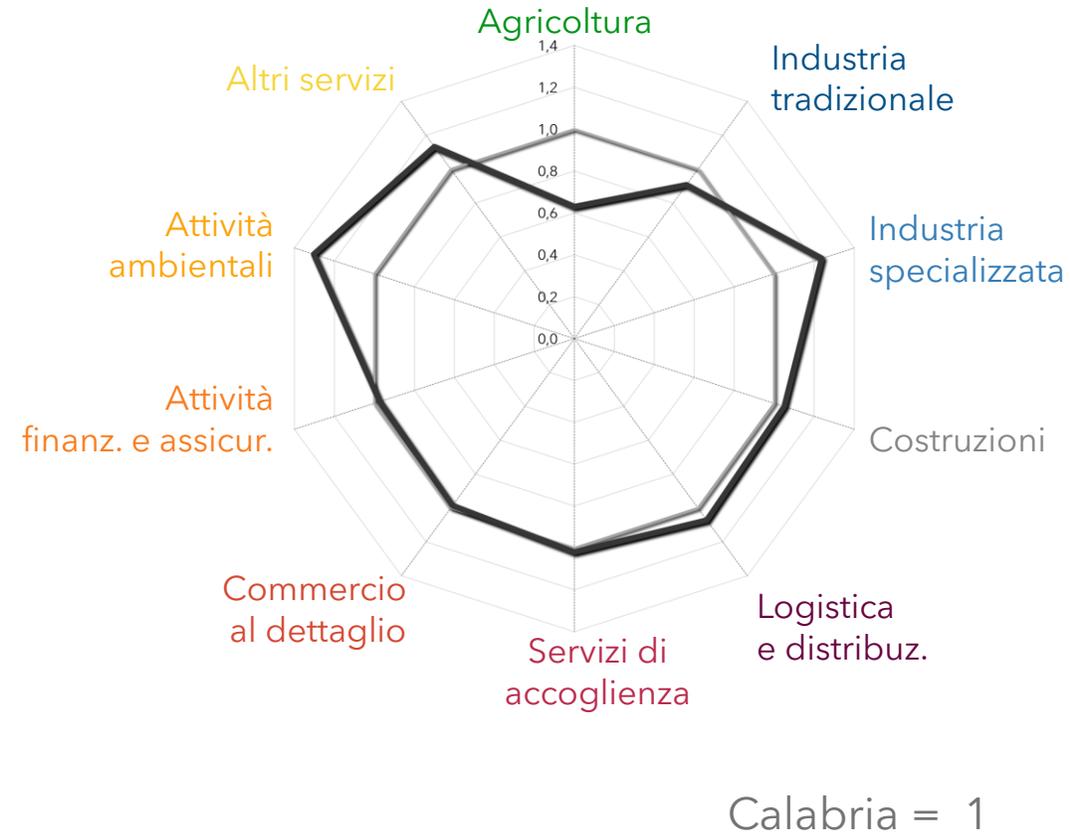
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

CATANZARO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



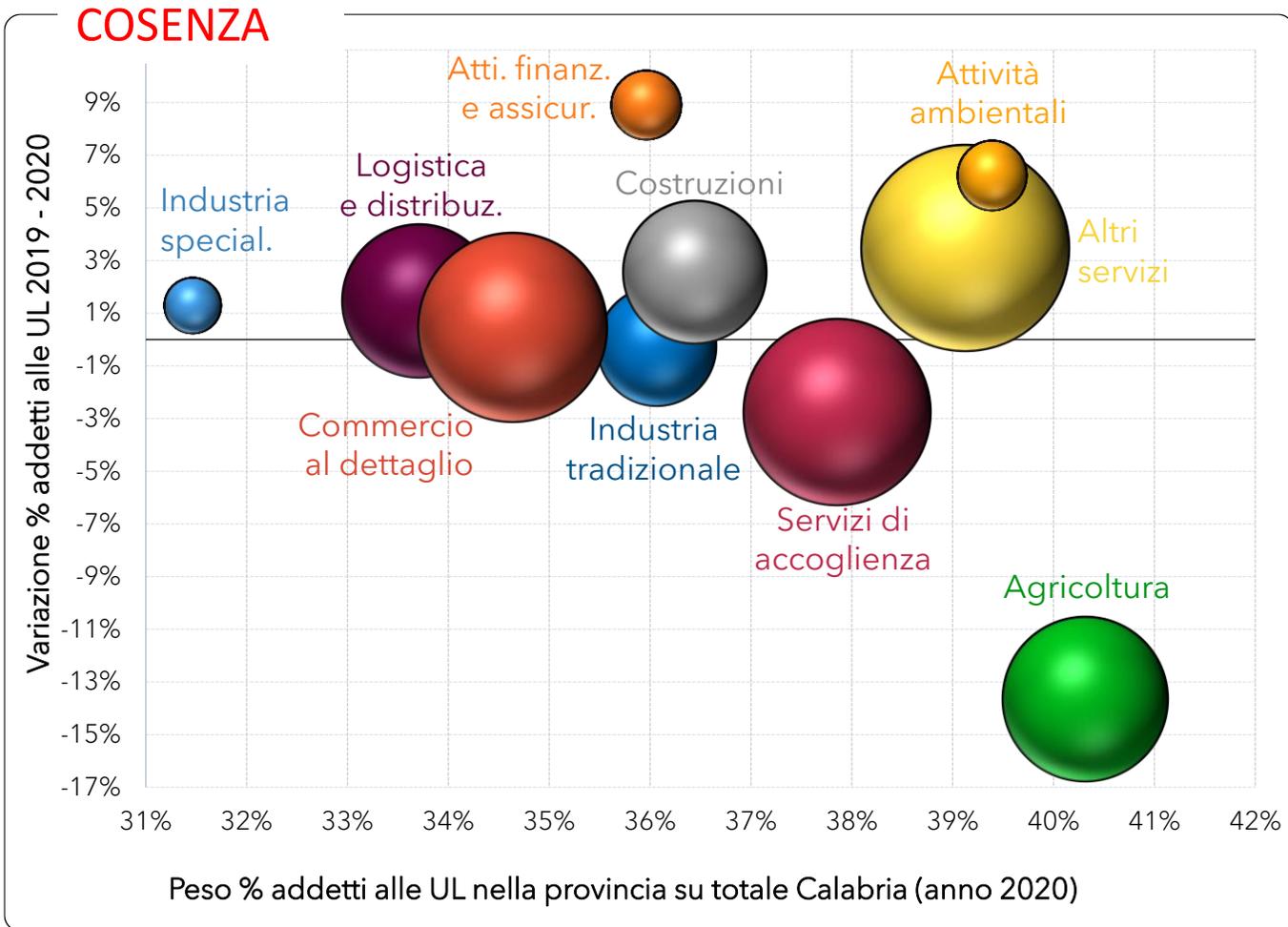
1 distretto presente

Distretto Rurale del medio Ionio Catanzarese e della Valle del Crocchio

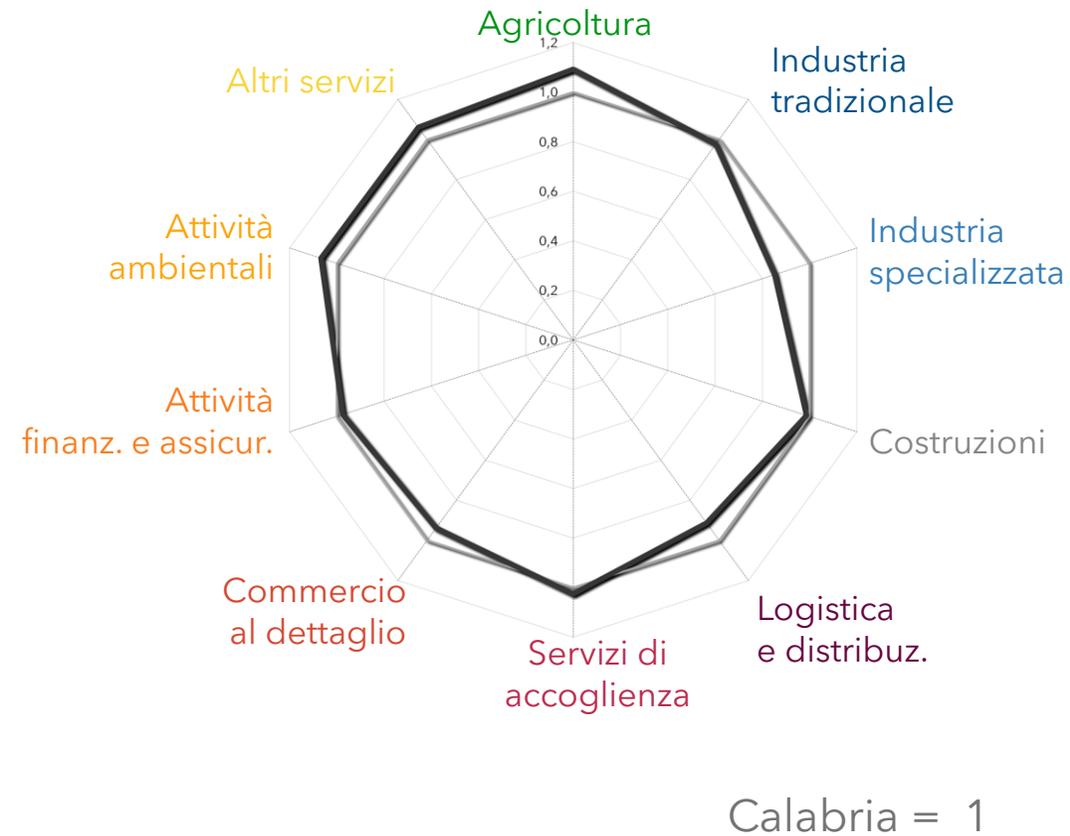
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



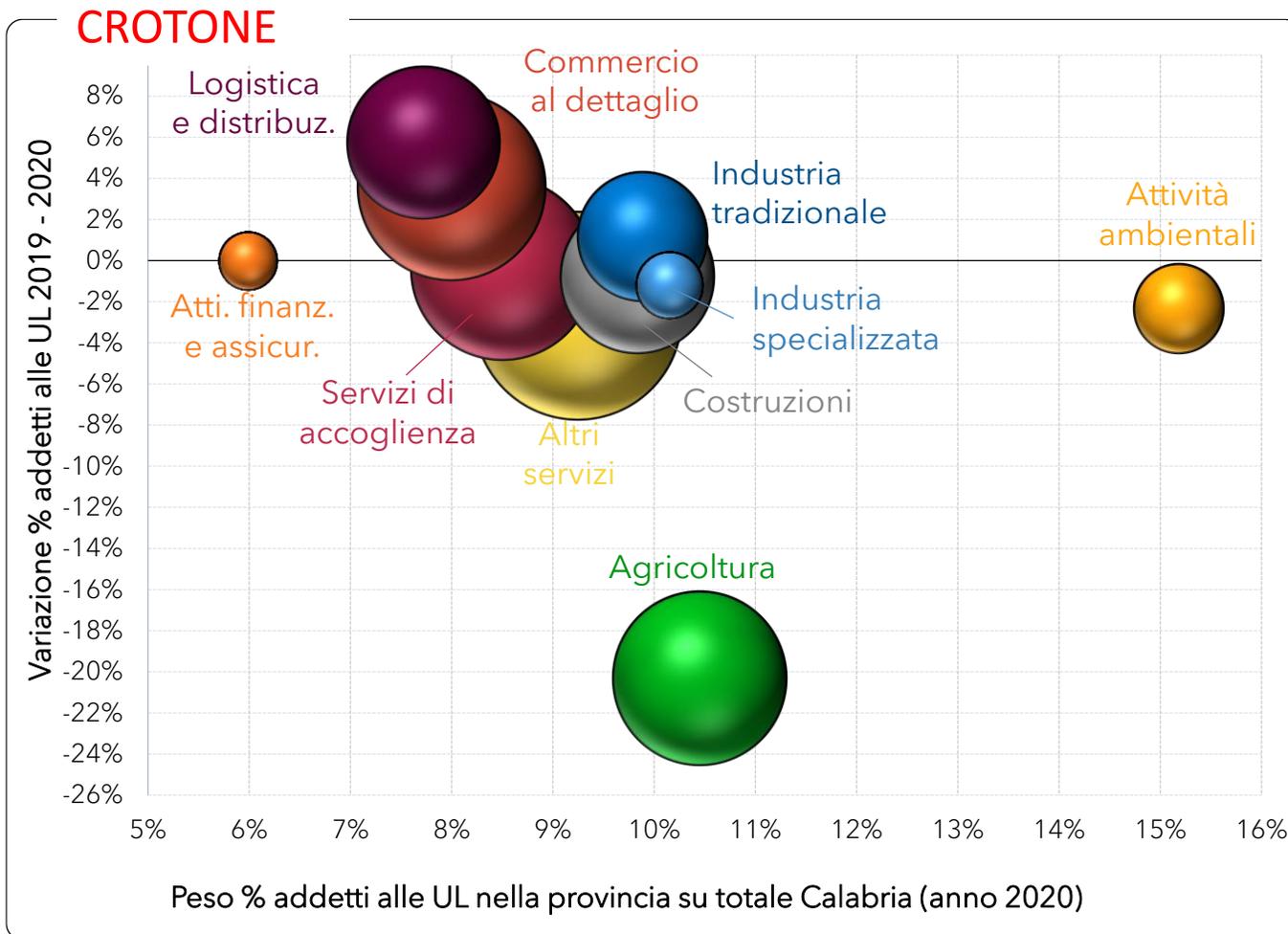
4 distretti presenti

- Distretto industriale di Bisignano
- Distretto Agroalimentare di Qualità di Sibari
- Distretto Rurale del Pollino - Versante Calabro
- Distretto Rurale Alto Cosentino - Ionico

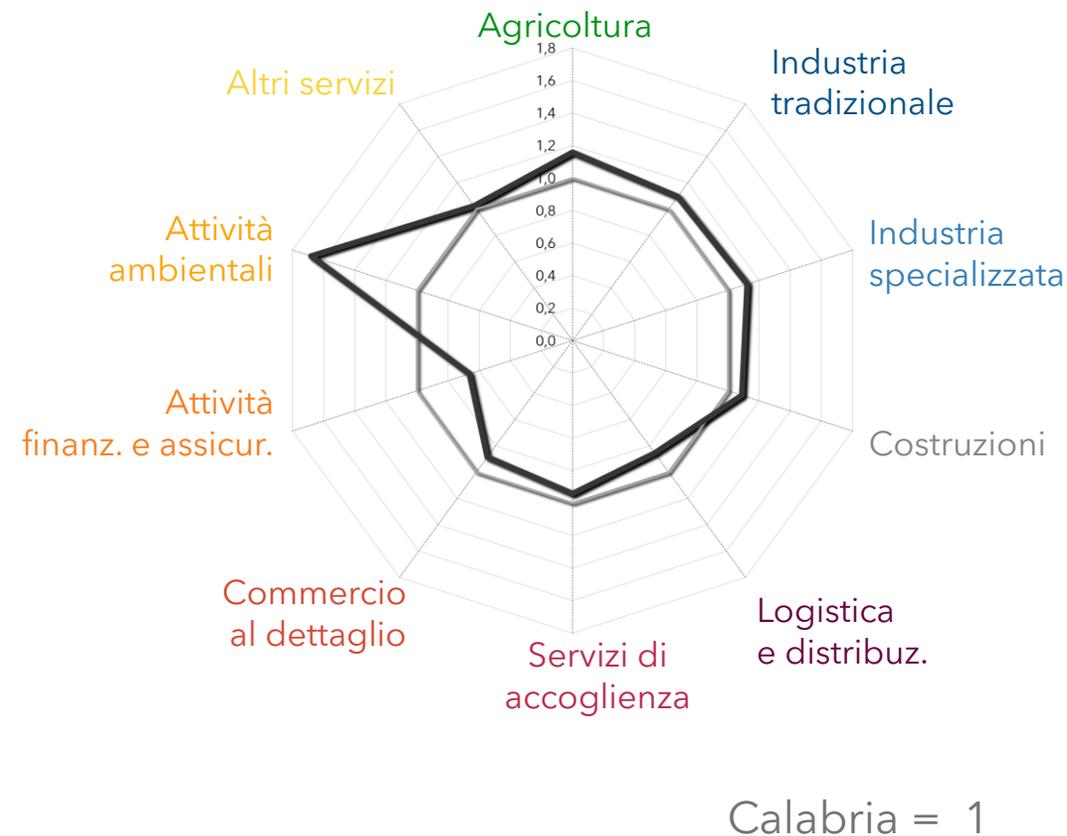
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



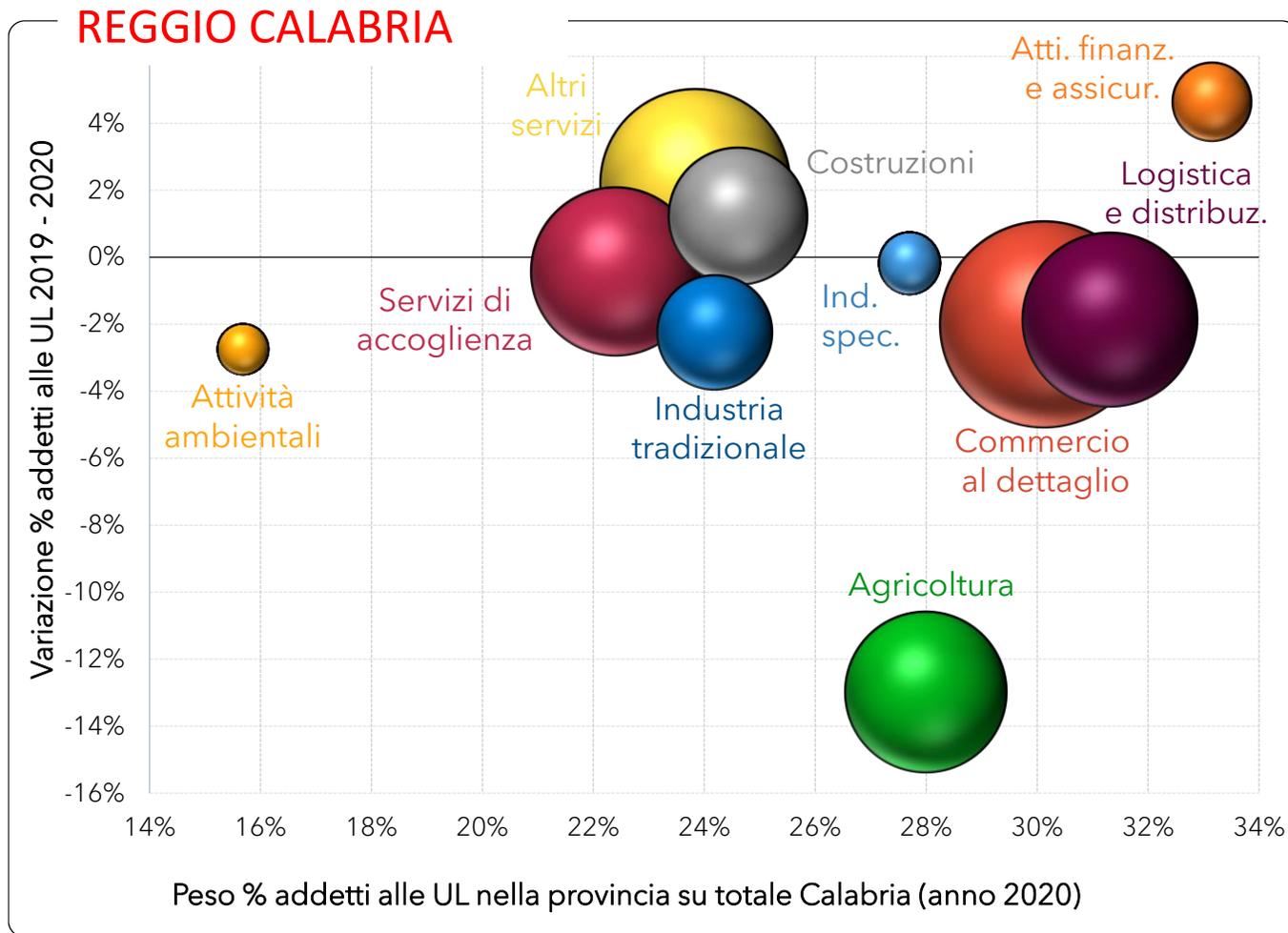
Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



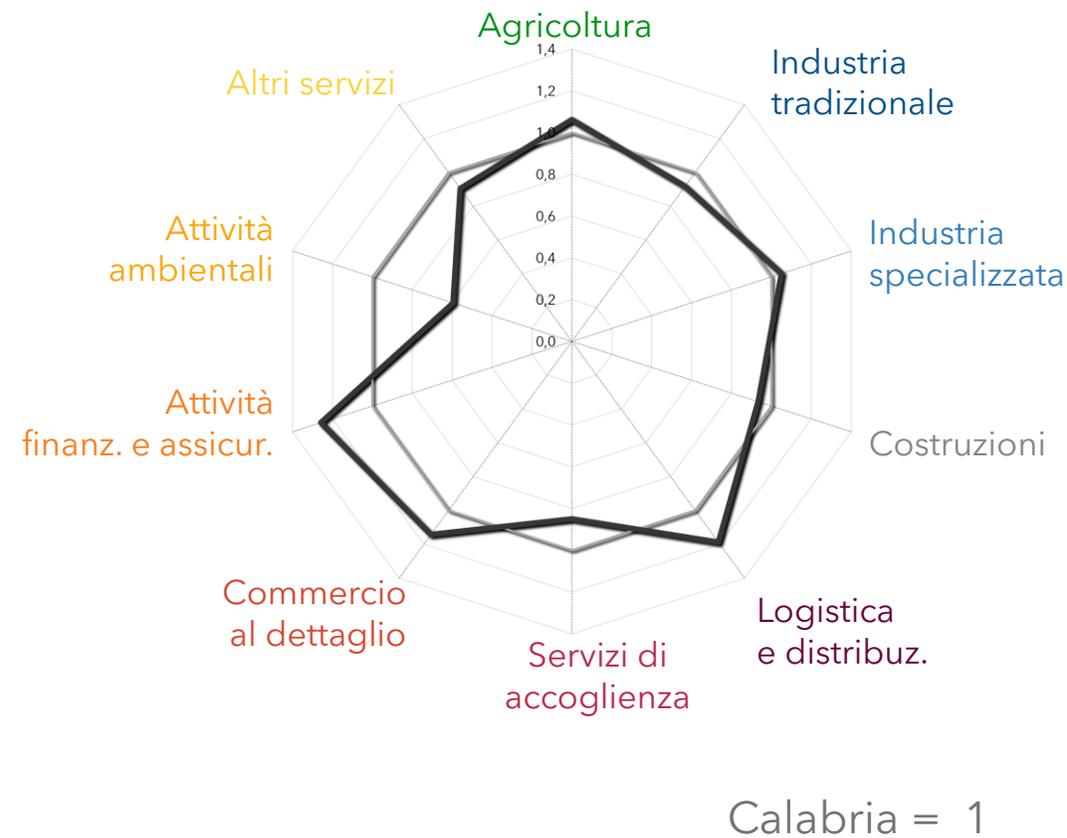
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

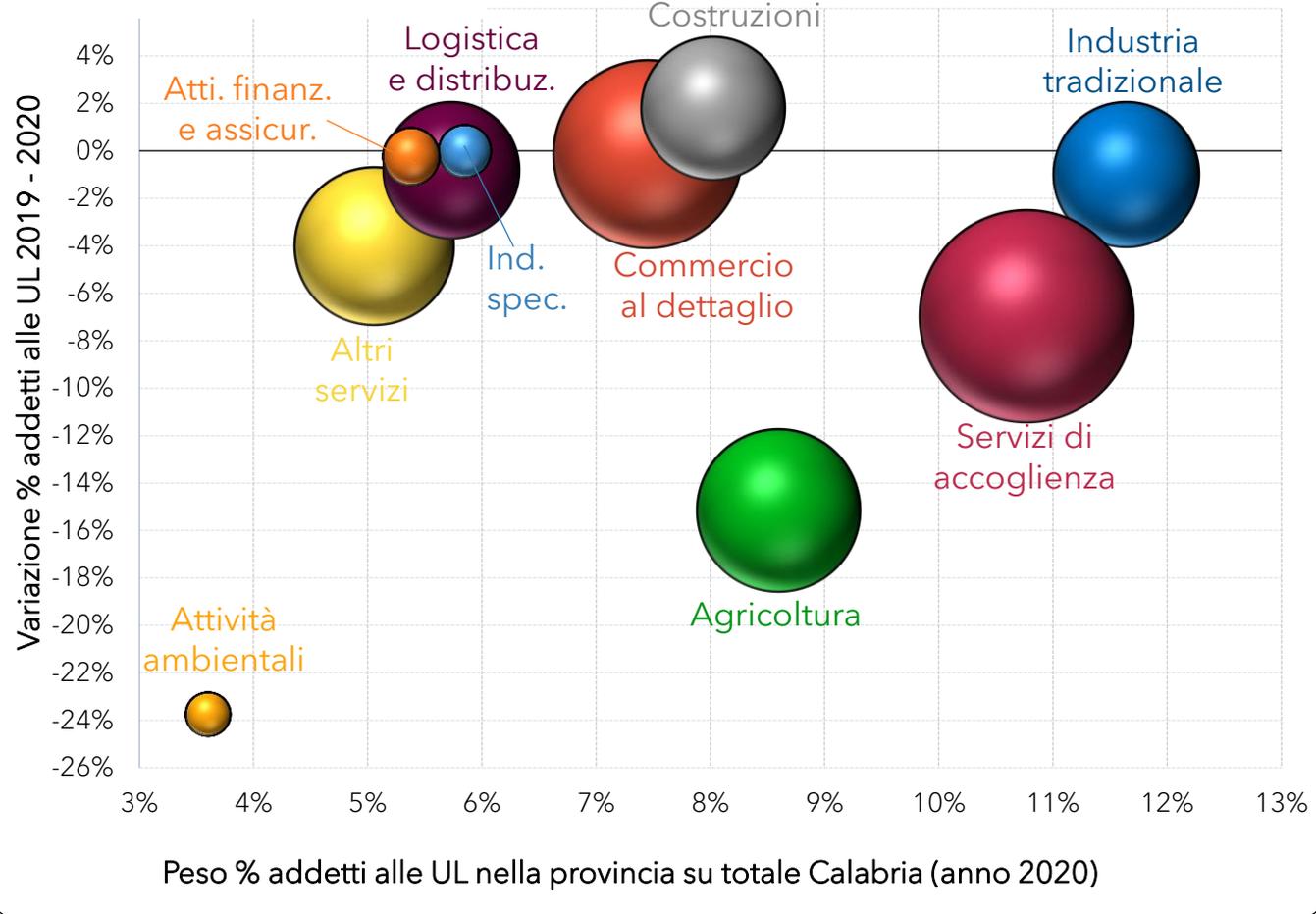


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

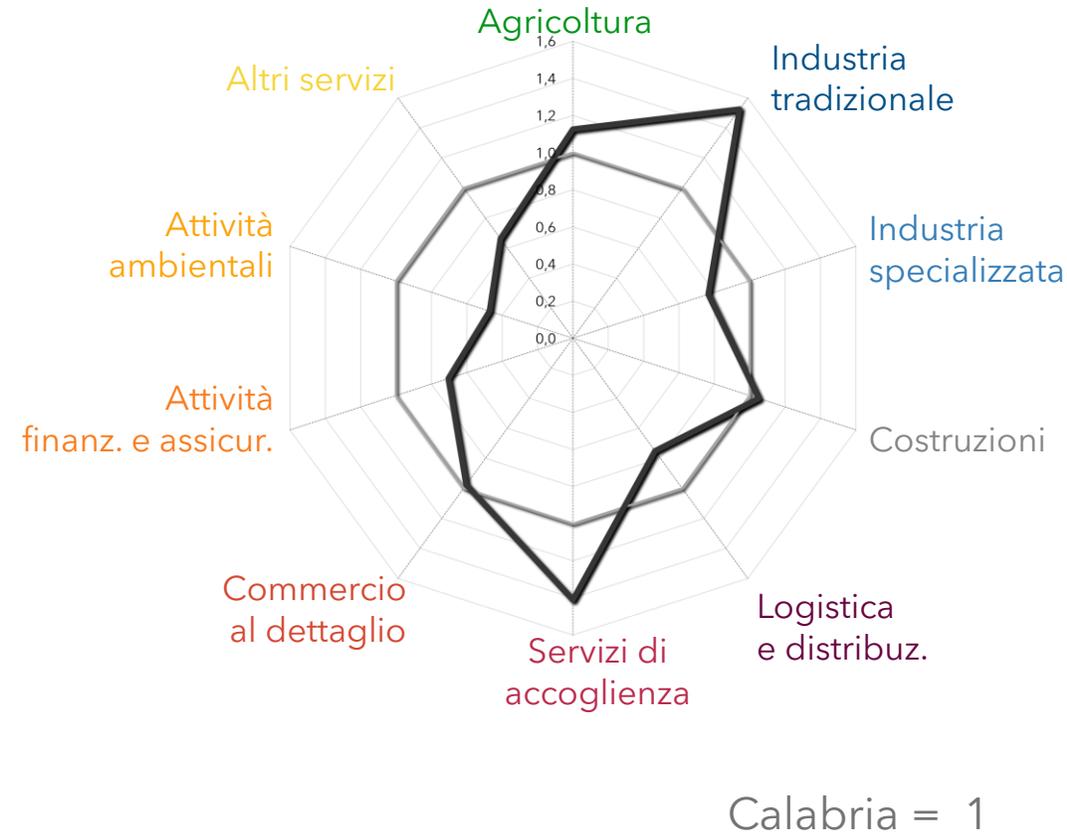
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

VIBO VALENTIA



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



1 distretto presente

Distretto industriale di Maierato

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'attuale sistema infrastrutturale della Calabria



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

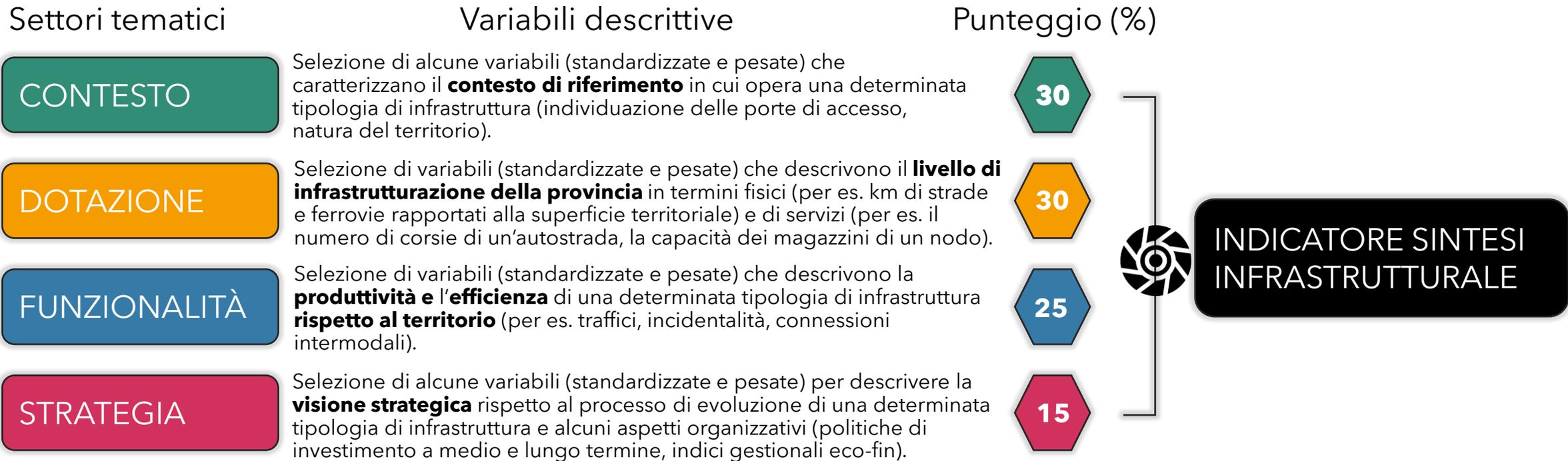
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CALABRESI: SINTESI

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 performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

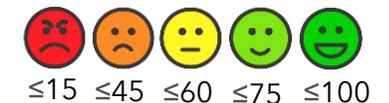
											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	RC (67°)		RC (63°)		RC (37°)		RC (43°)		RC (88°)		RC (73°)	
2°	VV (68°)		CS (64°)		VV (58°)		VV (63°)		CZ (91°)		VV (83°)	
3°	CS (72°)		VV (67°)		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**



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CALABRESI: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Infrastrutture stradali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Rispetto alla performance nazionale, 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 **Catanzaro e Crotona registrano le peggiori performance**, rispettivamente all'84° e 87° posto nella classifica nazionale. In particolare, la provincia di Crotona 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 (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 Crotona 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 Crotona, 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%.

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CALABRESI: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

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 presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando 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 centro urbano. 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 **mancono 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.

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

La Calabria e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

1 Corridoio del Core Network attraversa la CALABRIA

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	CALABRIA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	235
Km rete stradale	6.300	2.400	280
N° porti	25	9	1
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, **Catanzaro**, Messina e Palermo.

CALABRIA: nel settore ferroviario, le opere chiave riguardano la **linea Napoli - Reggio Calabria**. Nel settore marittimo, i porti prioritari interessati sono La Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Bari, Taranto, **Gioia Tauro**, Augusta, Palermo.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo collega lo spazio economico europeo con l'economia mondiale attraverso **25 porti marittimi**.

Il porto di **Gioia Tauro** è il più grande centro di smistamento tra le rotte di navigazione di lungo corso e il trasporto marittimo a corto raggio in Italia, situato in una posizione strategica lungo la rotta marittima tra il Canale di Suez e Gibilterra. Mentre non c'è un collegamento marittimo regolare diretto tra il Mar Baltico e i porti mediterranei del Core Network, ci sono servizi di container che collegano Amburgo e diversi porti del Mediterraneo, in particolare Napoli, Gioia Tauro e Marsaxlokk (Malta).

I porti marittimi soddisfano già molti dei parametri di conformità stabiliti nel regolamento europeo con obiettivo il 2030. Tuttavia, la **fornitura di carburanti puliti** e la **connessione alla rete ferroviaria** attualmente **sono le caratteristiche meno avanzate** e richiedono misure aggiuntive se si vogliono raggiungere gli obiettivi del 2030.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T



Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Bari - Taranto - Gioia Tauro: FASE 1 e FASE 2

Tipologia intervento: ↗ (M)(S)

Attivazione: **2021 (fase 1) e 2023 (fase 2)**

Linea Bari Lamasinata - Taranto - Gioia Tauro

Tipologia intervento: ↗ (M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Linea Napoli - Gioia Tauro tratta Napoli - Paola

Tipologia intervento: ↗ (S)(M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Linea Gioia Tauro - Reggio Calabria

Tipologia intervento: ↗ (S)(M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Legenda tipologia intervento

↗ Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



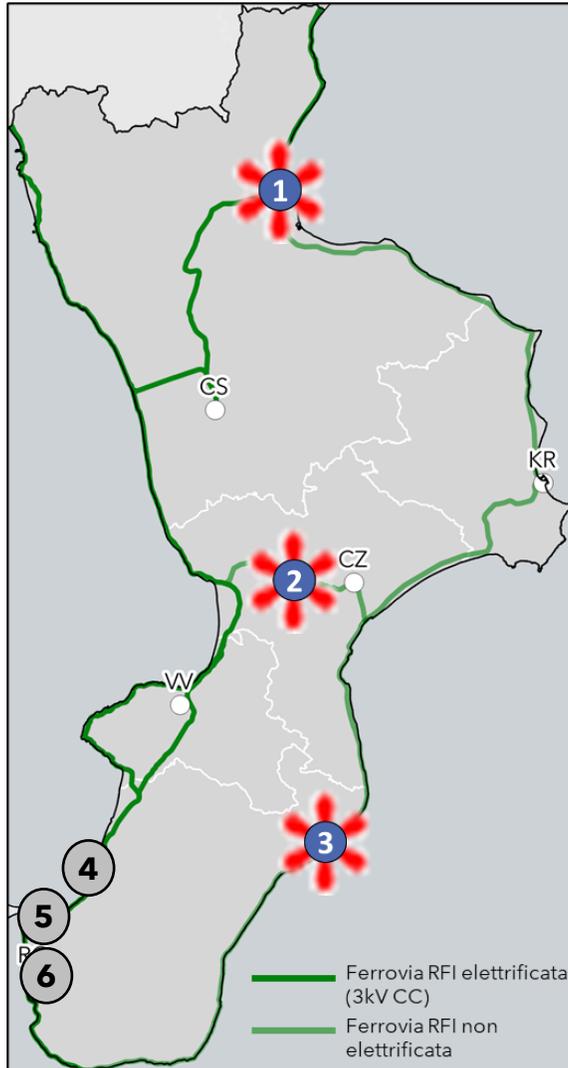
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Direttrice Ionica: potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola, potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria

1.087 M € (costo complessivo dell'intervento):

- POTENZIAMENTO METAPONTO-SIBARI-BIVIO SANT'ANTONELLO**
 - Costo intervento: 415 M € (costo complessivo dell'intervento)
 - Finanziati: 37%
 - Fase: progettazione preliminare / lavori in corso
 - Fine lavori prevista: **n.d. / 2020**



Direttrice Ionica: potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola, potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria

1.087 M € (costo complessivo dell'intervento):

- POTENZIAMENTO COLLEGAMENTO LAMEZIA TERME-CATANZARO LIDO-DORSALE JONICA**
 - Costo intervento: 275 M €
 - Finanziati: 80%
 - Fase: progettazione definitiva / progettazione preliminare
 - Fine lavori prevista: **n.d.**



Direttrice Ionica: potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola, potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria

1.087 M € (costo complessivo dell'intervento):

- ADEGUAMENTO E VELOCIZZAZIONE LINEA FERROVIARIA JONICA - TRATTA SIBARI-MELITO PORTO SALVO**
 - Costo intervento: 397 M €
 - Finanziati: 100%
 - Fase: lavori in corso
 - Fine lavori prevista: **oltre 2026**



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Opera commissariata nel 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



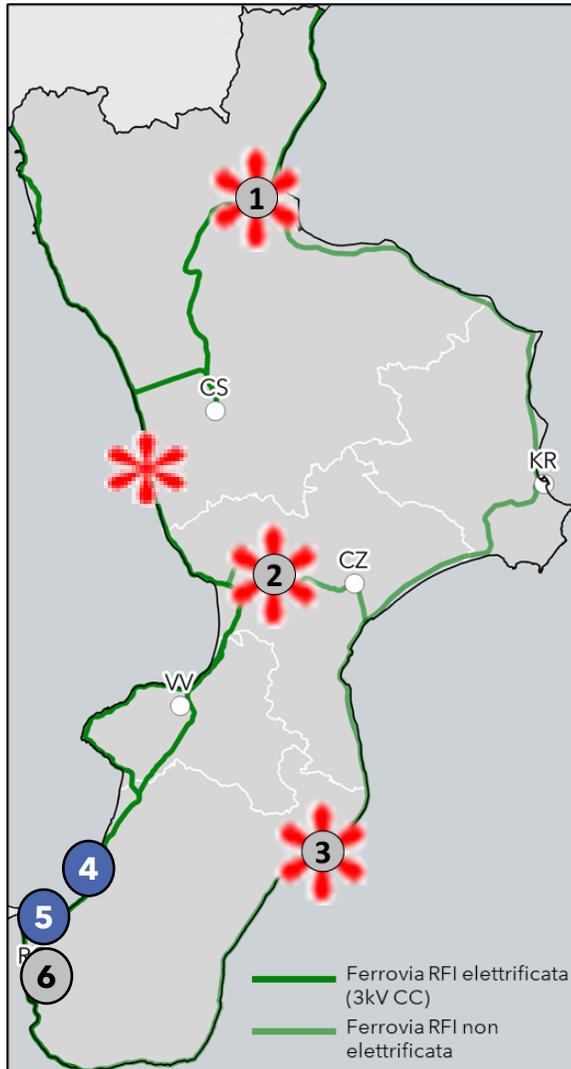
PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione)

230 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SP02 RICOSTRUZIONE DEL PONTE PETRACE, MODIFICA PRG STAZIONE DI GIOIA TAURO E INSERIMENTO CTC
- Costo intervento: 35 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2021**

4

Variante alla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria in località Cannitello

VARIANTE DI CANNITELLO - OPERE DI MITIGAZIONE

- Costo intervento: 7 M €
Finanziati: 100%
Fase: opere con esecutore individuato
Fine lavori prevista: **oltre 2021**

5

Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica

- Costo intervento: 220 M €
Finanziati: 91%
Fase: lavori in corso
Fine lavori prevista: **2020**



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Opera commissariata nel 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



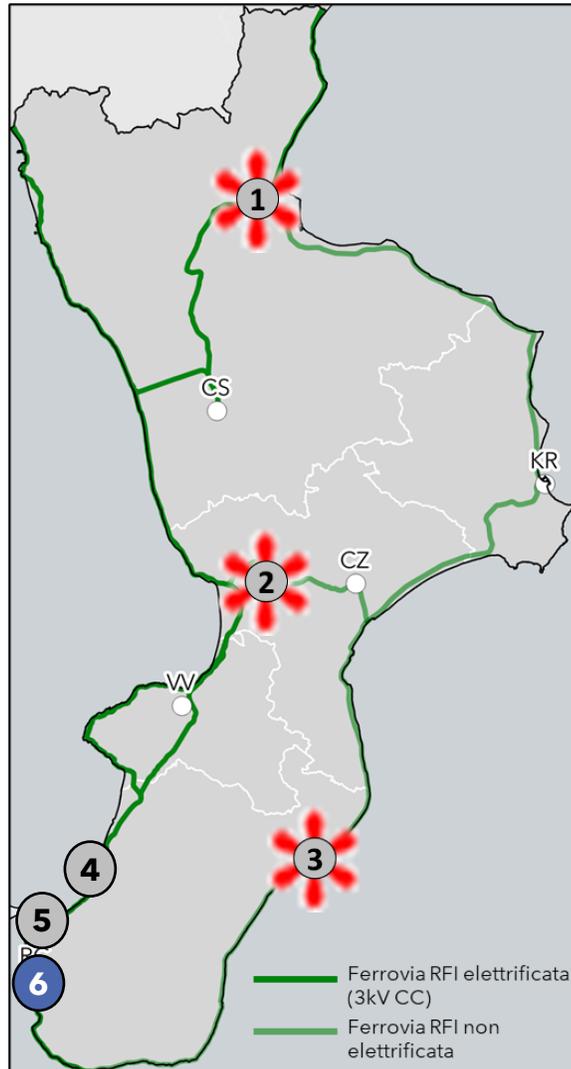
PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Città metropolitana di Reggio Calabria

NODO FERROVIARIO DI REGGIO CALABRIA

Costo intervento: 91 M €

Finanziati: 42%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**



6

Città metropolitana di Reggio Calabria

PROGRAMMA CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

Costo intervento: 23 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**



6

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Opera commissariata nel 2021

Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria

8.333 M € (costo complessivo dell'intervento):

A2 SA-RC MACROLOTTO 3 - LAVORI DI AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO AL TIPO 1/A DELLE NORME CNR/80 DAL KM 139+000 AL KM 206+500. DALLO SVINCOLO DI LAURIA NORD (ESCLUSO) ALLO SVINCOLO DI TARSIA (ESCLUSO)

- Costo intervento: 1.236 M €
- Finanziati: 78%
- Fase: lavori in corso / progettazione esecutiva / progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **2021 / 2024 / 2025 / n.d.**

2 SS 182 - Trasversale delle Serre completamento

Costo intervento: 355 M €

Finanziati: 60%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **2024/ 2025 / n.d.**



Opera commissariata nel 2021



Prioritarie DEF 2015



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



Italia Veloce 2020



Commissariata 2021



PNRR

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



3 Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):

SS 106 Jonica - Megalotto 5bis- Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina, 2° lotto (quattro corsie) - Dal km 49+485 al km

SS 106 JONICA - VARIANTE ESTERNA ALL'ABITATO DI PALIZZI MARINA, 2° LOTTO DAL KM 49+485 AL KM 51+750 (EX UC9) - SECONDO STRALCIO FUNZIONALE - COMPLETAMENTO CARREGGIATA SUD (CZ301)

- Costo intervento: 108 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **n.d.**



4 Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):

SS 106 JONICA - MEGALOTTO 3 - TRATTO 7° MANDATORICCIO - AMENDOLARA: LOTTI DA 12 A 19. TRATTO 8° DA AMENDOLARA A ROSETO CAPO SPULICO LOTTO 1 STRALCI 1 E 2: DALL'INNESTO CON LA SS 534 (KM 365+150) A ROSETO CAPO SPULICO (KM 400+000)

- Costo intervento: 1.335 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2026**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
 VARIANTE DI CROTONE DAL KM 241+250 (SVINCOLO CROTONE-PAPANICE) AL KM 250+500 (SVINCOLO PASSOVECCHIO)

- Costo intervento: 148 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



5

Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
 ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRACCIATO ESISTENTE - TRATTA CROTONE (BIVIO PASSOVECCHIO) KM 256+000 - SIBARI KM 329+000

- Costo intervento: 848 M €
- Finanziati: 35%
- Fase: progettazione preliminare / progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



6

Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
 NUOVO SVINCOLO PER L'OSPEDALE DELLA SIBARITIDE AL KM 11+350 DELLA SS 106

- Costo intervento: 3 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2021**



7

Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
 ASTA DI COLLEGAMENTO IN DX IDRAULICA DEL TORRENTE GERACE TRA LA SS 106 VAR/B (SVINCOLO GERACE) E LA SS 106 AL KM 97+050 - PROLUNGAMENTO LOCRI (CZ311)

- Costo intervento: 50 M €
- Finanziati: 80%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



8



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Opera commissariata nel 2021

Prioritarie DEF 2015

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

Italia Veloce 2020

Commissariata 2021 PNRR

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DEL TRATTO STRADALE ESISTENTE COMPRESO FRA IL KM 238+000 (AEROPORTO S.ANNA) ED IL KM 241+700 (SV. CROTONE PAPANICE) (CZ384)

- Costo intervento: 26 M €
- Finanziati: 95%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
COLLEGAMENTO DELLA SS 106, DALLA ROTATORIA DI SIMERI CRICHI, ALLA SS 106 VAR/A, ALLO SVINCOLO DI SIMERI CRICHI, RELATIVI ALL'ADEGUAMENTO DELLA SP 16 (CAT. STRADALE C1) PER IL RAFFORZAMENTO DELLA VIABILITÀ (CZ312)

- Costo intervento: 3 M €
- Finanziati: 83%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **2024**

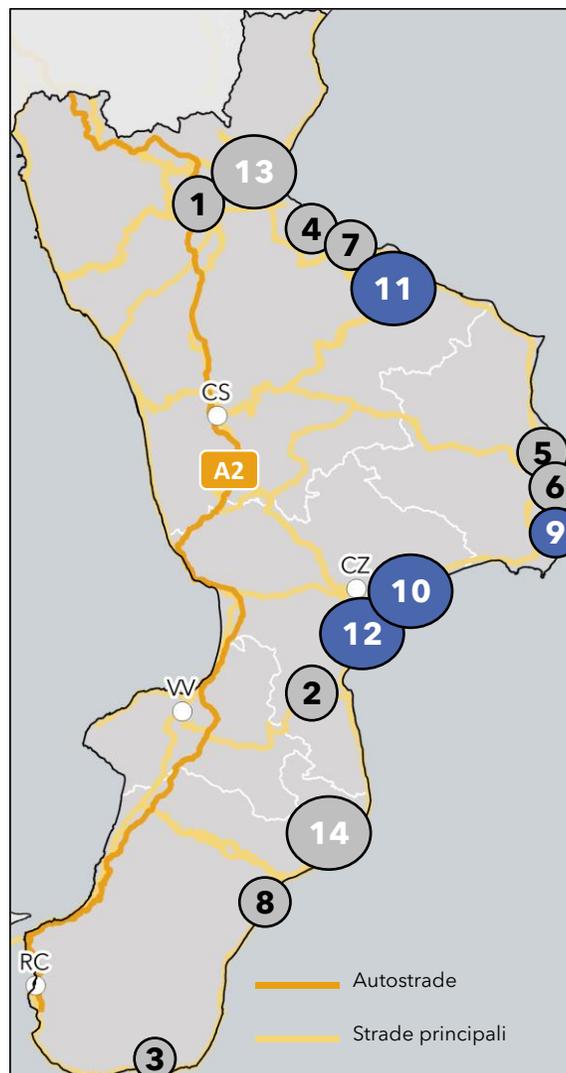


Opera commissariata nel 2021

Prioritarie DEF 2015 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

Italia Veloce 2020 Commissariata 2021 PNRR

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
SS 106 JONICA - REALIZZAZIONE DELLA STRADA LONGOBUCCO-MIRTO-CROSIA - COMPLETAMENTO - RACCORDO SS 106: COLLEGAMENTO VIARIO PONTE DI CROPALATI-SS 106 JONICA MIRTO - V LOTTO

- Costo intervento: 85 M €
- Finanziati: 26%
- Fase: progettazione esecutiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
SS 106 JONICA - PROPOSTA DI "ITINERARIO IN VARIANTE SU NUOVA SEDE CATANZARO - CROTONE DALLO SVINCOLO DI SIMERI CRICHI (CZ) AL KM 17+020 DELLA SS106 VAR A ALLO SVINCOLO DI PASSOVECCHIO (KR) AL KM 250+800 DELLA SS106

- Costo intervento: 1.185 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

13

Strada Statale 106 Jonica
 6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
 SS 106 JONICA - ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0+000 (ROT. INNESTO ARANCETO) AL KM 25+000 (INNESTO SS 534) COMPRESO VIADOTTO COSERIE E SIBARI - 1° TRATTO

- Costo intervento: 484 M €
- Finanziati: 31%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



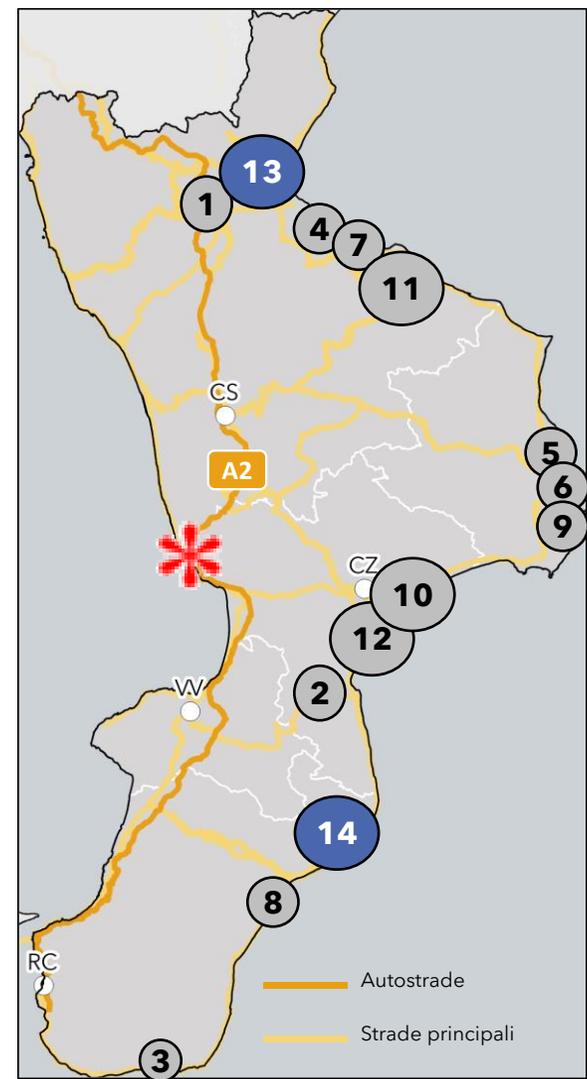
6

Digitalizzazione autostrada A2 Autostrada del Mediterraneo

Costo intervento: 44 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: lavori in corso
 Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



14

Strada Statale 106 Jonica
 6.190 M € (costo complessivo dell'intervento):
 VARIANTE DI CAULONIA DAL KM 118+650 AL KM 121+500

- Costo intervento: 140 M €
- Finanziati: 64%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



 Opera commissariata nel 2021

 Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

 Prioritarie DEF 2015

 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

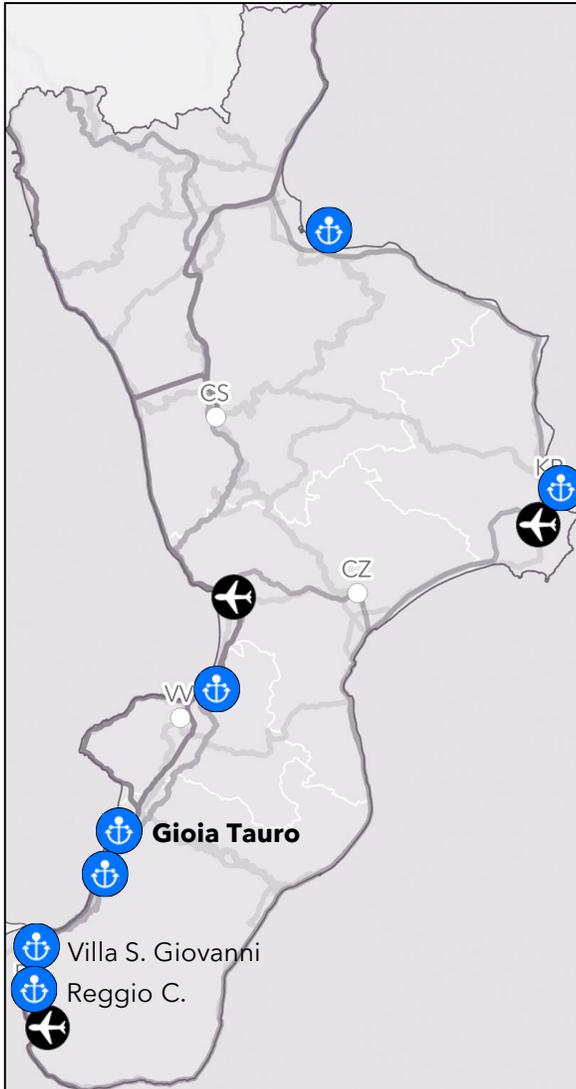
 Italia Veloce 2020

 Commissariata 2021

 PNRR

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Porto di Gioia Tauro

HUB INTERPORTUALE DI GIOIA TAURO - INTERVENTI DI TIPO INFRASTRUTTURALE ED INDUSTRIALE; LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLA BANCHINA DI PONENTE LATO NORD

Costo intervento: 17 M €

Finanziati: 100%

Fase: gara aggiudicata

Attivazione: **2022**

Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio

Costo intervento: 92 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n.d.**

 Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

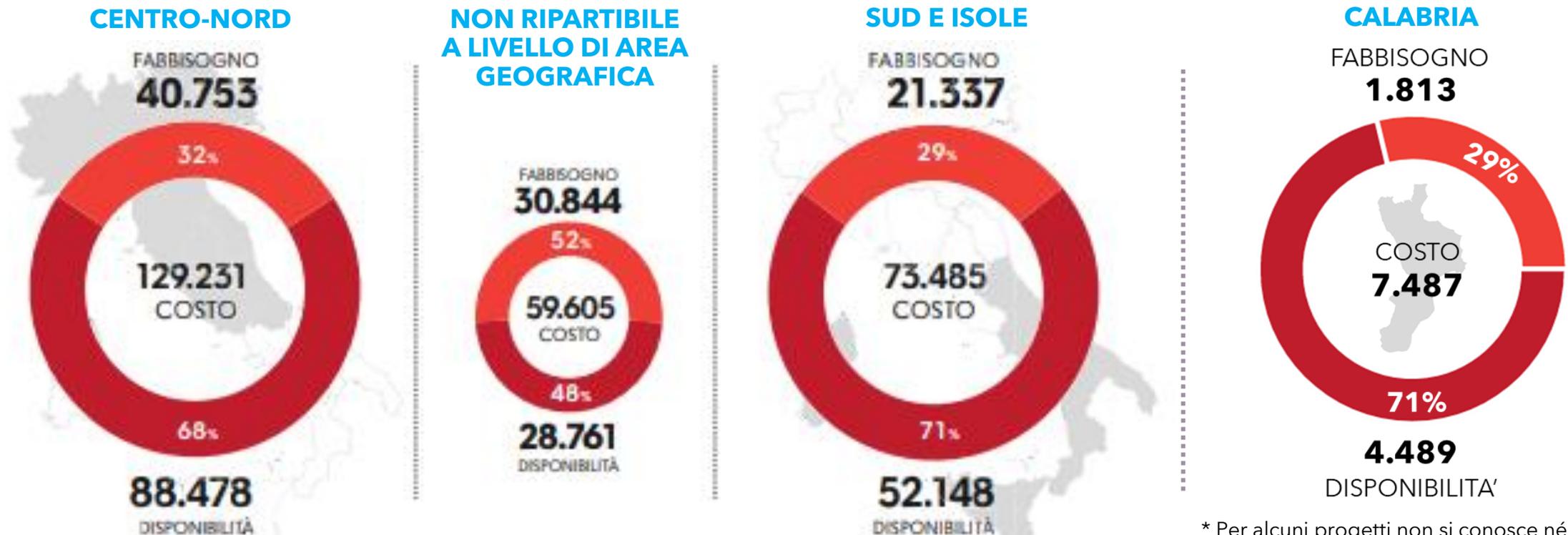
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture per il Sud e le Isole ammontano a 52.148 milioni di euro (il 31% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 21.337 milioni, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

In **Calabria** sono previsti investimenti per 7.487 milioni di euro pari al 10% del Sud e Isole e al 3% dell'Italia.



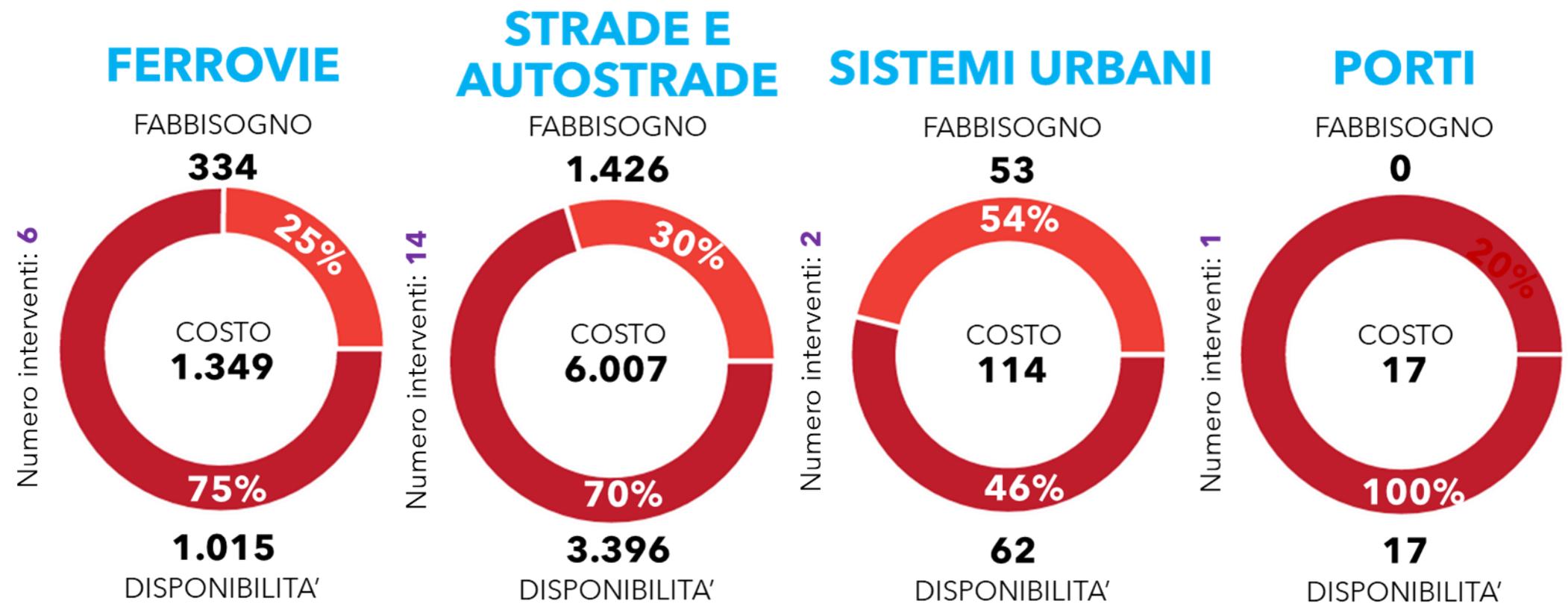
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

* Per alcuni progetti non si conosce né la disponibilità né il fabbisogno

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN CALABRIA

(importi in milione di euro)



° Gli importi del Costo non sono pari alla sommatoria tra Fabbisogno e Disponibilità in quanto non sono reperibili i valori per tutti gli interventi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

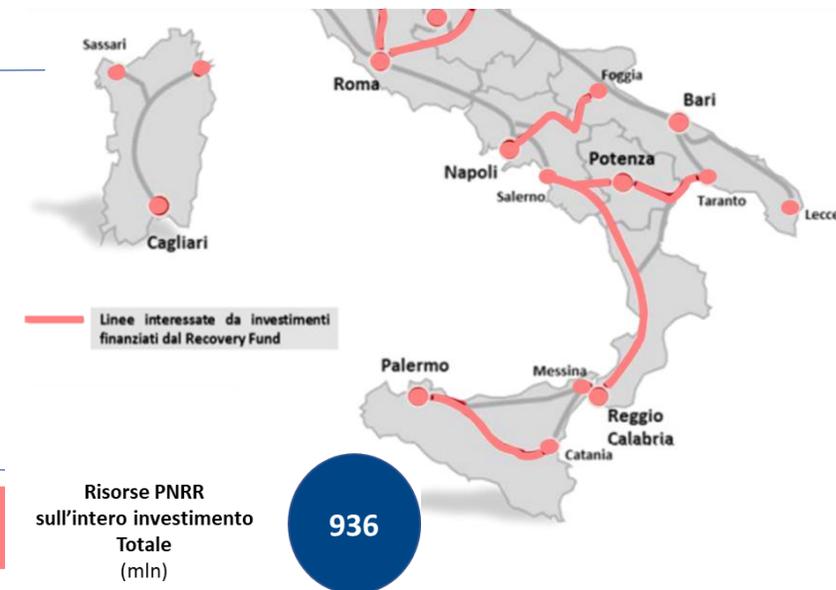
COLLEGAMENTI FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ VERSO IL SUD PER PASSEGGERI E MERCI

Potenziamento della rete ferroviaria esistente e realizzazione di nuove linee Alta Velocità e Alta Velocità/Alta Capacità lungo le principali direttrici del Meridione.

- **Salerno - Reggio Calabria**
→ 11,2 mld



Al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti sulla tratta Roma - Reggio Calabria, con un recupero fino a 40 minuti sui lotti prioritari della tratta Salerno-Battipaglia-Paola; inoltre, ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro.



POTENZIAMENTO DELLE RETI REGIONALI

Potenziare e rafforzare le linee ferroviarie regionali sostenendone anche il collegamento e l'integrazione con la rete nazionale ad Alta Velocità, in particolare nelle Regioni del Mezzogiorno.

- PRG di Rosarno e San Ferdinando

Sono previsti interventi per migliorare il sistema in termini di numero di passeggeri trasportati, aumento della velocità di percorrenza, interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture, agendo sia sull'infrastruttura che acquistando nuovi treni. Saranno, inoltre, realizzati interventi necessari per migliorare le condizioni di sicurezza del traffico ferroviario.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

POTENZIAMENTO, ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD

- Sibari - CZ Lido - Reggio Calabria (Ionica)

Potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia (**linea Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme**, nonché linee in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi), per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.



POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, **collegamento Adriatico Ionio**, **collegamento tirrenico meridionale**, rete siciliana, rete sarda).

- Adeguamento prestazionale linea Ionica

La linea ionica, in particolare la tratta Taranto-Metaponto-Sibari, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica. Con questo progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri.

Gli impianti interessati sono **Nocera Terinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno**.

Risorse PNRR sull'intero investimento Totale (mln) **2.970**

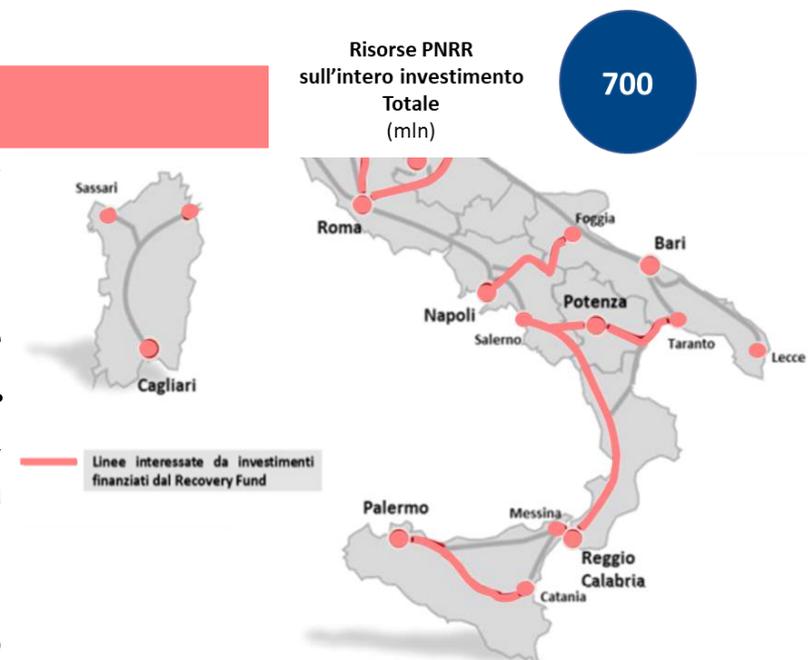
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE (GESTITE DA RFI NEL SUD)

Investimenti per riqualificare le stazioni, la qualità dei servizi forniti agli utenti, i livelli di efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma. Si prevedono i seguenti progetti:

- Hub urbani e linee metropolitane: 9 progetti per stazioni e nodi ferroviari, che fungono da hub di mobilità, e di fermate di linee metropolitane (tra cui **Villa S. Giovanni**, Messina Centrale e Messina Marittima, Benevento, Caserta, Bari, Taranto, Lecce, **Crotone**, le stazioni della linea L2 della metropolitana di Napoli e la nuova fermata di **S. Maria di Settimo - Montalto Uffugo**);
- Riqualificazione funzionale, accessibilità e intermodalità di 30 stazioni di dimensioni medio-grandi di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico e con alti volumi di traffico descritte come stazioni del circuito Easy&Smart (tra cui Pescara, Potenza, Barletta, **Lamezia Terme**, **Cosenza**, **Reggio Calabria Lido**, Sapri, Oristano e Palermo Notarbartolo, Milazzo, Marsala e Siracusa).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

SVILUPPO DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (ERTMS)

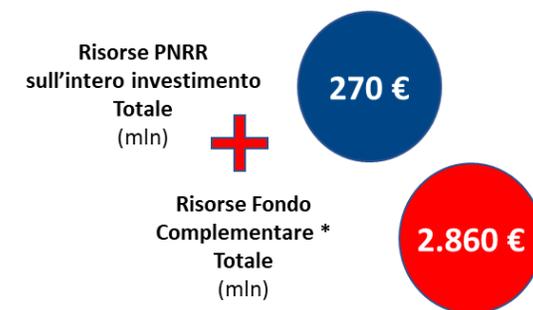
L'investimento consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS.

- **Lamezia terme Centrale-Catanzaro Lido** Aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete.

Risorse PNRR sull'intero investimento Totale (mln) **2.970**

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR



PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports** vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO₂ per anno nelle aree portuali interessate.

Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	Gioia Tauro	Elettrificazione banchine Ro-Ro	2,00
TOTALE			2,00

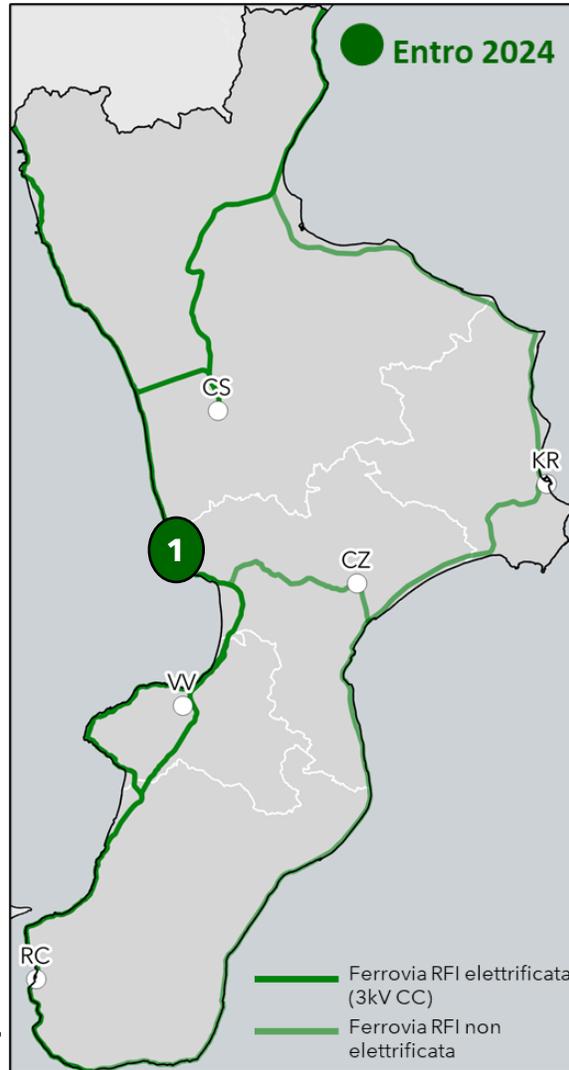
*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021



1 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno - Reggio Calabria e linee afferenti

Costo intervento: 80 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 80%

Fase: esecuzione lavori

Attivazione: **2022**



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione (in fase di stipula)

Tipologia intervento



Regolarità

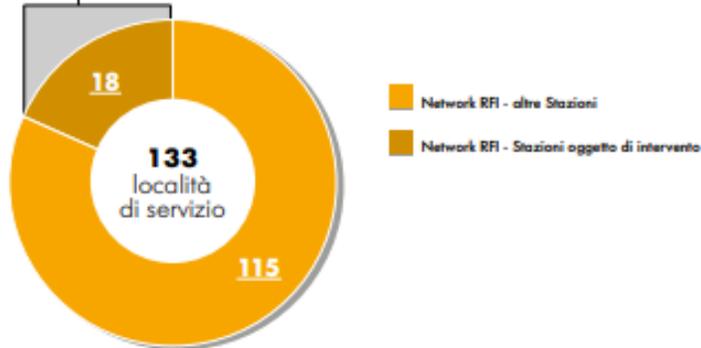


Velocità

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN CALABRIA

In **Calabria** sono presenti complessivamente **133** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **18 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Abbatere le barriere architettoniche
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le stazioni rinnovate

Gioia Tauro
Reggio Calabria C.le

I cantieri in corso

Paola
Lamezia Terme
Scalea - S. Domenica Talao
Vibo Valentia - Pizzo
Villa S.Giovanni

Gli interventi del piano 2022 - 2023

- Cosenza
- Sibari
- Catanzaro Lido



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLA TRATTA FERROVIARIA SALERNO-REGGIO CALABRIA

La realizzazione del nuovo collegamento ad alta velocità fra Salerno e Reggio Calabria, in nuovo tracciato rispetto alle dorsali esistenti, è articolato nei seguenti lotti funzionali prioritari:

- lotto 1a: Battipaglia-Romagnano, che consente di ottenere benefici anche sulla relazione Battipaglia - Potenza;
- lotto 1b: Romagnano-Praia, con interconnessione con la dorsale tirrenica;
- lotto 2: Praia-Tarsia, con interconnessione con la linea Metaponto - Sibari;
- lotto 3: Tarsia-Montalto (CS);
- lotto 4: Montalto-Lamezia Terme.

I successivi lotti interessano le seguenti relazioni: Lamezia Terme-Gioia Tauro; Gioia Tauro-Villa San Giovanni/Reggio Calabria. In aggiunta, il raddoppio della linea esistente Paola-Cosenza (attraverso la nuova galleria Santomarco) è finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea Tirrenica e Cosenza, sia per il trasporto passeggeri che merci.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un nuovo collegamento tra le linee tirrenica-ionica, contribuisce ai recuperi di percorrenza verso Sibari/Crotone e Cosenza (fino a 90 minuti)



VELOCITÀ

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà di 3 ore e 40 minuti



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia



INTERMODALITÀ

L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

