Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Calabria

Le opere indifferibili per il sistema economico calabrese











# Indice

	Introduzione	3
	Contesto economico-infrastrutturale	6
$\langle Q \rangle$	Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese	21
	Monitoraggio e selezione delle priorità infrastrutturali delle imprese	30
	Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)	52
	Considerazioni finali	63

Introduzione





#### **INTRODUZIONE**



Unioncamere Calabria promuove gli interessi generali del sistema economico regionale, proponendo iniziative per favorire lo sviluppo, la sua internazionalizzazione e la competitività del sistema delle imprese che rappresenta. Affinché le imprese possano muovere in piena libertà e senza costi aggiuntivi le proprie merci, ma anche per assicurare una dignitosa mobilità ai cittadini, è importante garantire infrastrutture funzionali agli spostamenti interni e di lunga percorrenza.

Nel 2021 Unioncamere Calabria ha aderito al Programma Infrastrutture (Fondo di Perequazione 2019-2020) promosso e finanziato da Unioncamere nazionale, che ha lo scopo di consolidare la connessione tra istituzioni e sistema imprenditoriale attraverso il ruolo del sistema camerale quale facilitatore di un dialogo costruttivo proiettato ad individuare strategie comuni per il futuro infrastrutturale a breve, medio e lungo termine.

Tra i vari output della prima annualità, c'è stata la redazione del Libro Bianco delle priorità infrastrutturali del mondo economico calabrese (edizione 2022), quale contributo alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale della Calabria, ma anche come documento di sintesi indirizzato agli interlocutori istituzionali, per veicolare le richieste degli imprenditori circa gli interventi più richiesti per la regione tra quelli programmati.

L'edizione 2023 del Libro Bianco della Calabria riporta i seguenti contenuti, tra elementi in continuità con la precedente edizione ed elementi di novità:

• il **monitoraggio** delle opere prioritarie individuate nel primo anno di attività, mediante percorso di confronto e ascolto del sistema economico territoriale, rispetto allo stato di avanzamento, in termini di progettazione, esecuzione dei lavori, tempistiche e risorse necessarie;



#### **INTRODUZIONE**



- la **selezione** tra queste priorità di un numero ridotto di opere «indifferibili», allo scopo di concentrare l'attenzione delle istituzioni verso quelle infrastrutture a cui le imprese non possono più rinunciare e che chiedono a gran voce;
- I'utilizzo di **nuovi indicatori di performance** per descrivere i singoli territori provinciali, non solo da un punto di vista infrastrutturale ma anche più trasversale, contemplando alcune nuove dimensioni, come il digitale, l'energia e lo smart&green. La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. I KPI (Key Performance Indicator) rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali (legate alla presenza e alla funzionalità di determinate infrastrutture) e uno dei fattori chiave nell'indirizzare politiche di intervento e di sviluppo;
- i **risultati di una indagine effettuata a livello nazionale**, con il coinvolgimento di 12 mila imprese, al fine di completare il quadro conoscitivo dei fabbisogni del sistema imprenditoriale in tema di infrastrutture e di innovazione dei processi che consentano alle imprese di mantenere un livello adeguato di competitività sui mercati nazionali e internazionali e quindi contribuiscano a quella sostenibilità economica, sociale ed ambientale a cui mirano l'Unione europea e i suoi Stati membri;
- lo **stato di avanzamento dei lavori in termini di reti immateriale**, e in particolare di Banda Ultralarga (BUL), ripotando l'evoluzione della strategia italiana in questa direzione, nella convinzione che una buona digitalizzazione del territorio sia un fattore chiave della crescita dell'economia.



# Contesto economicoinfrastrutturale

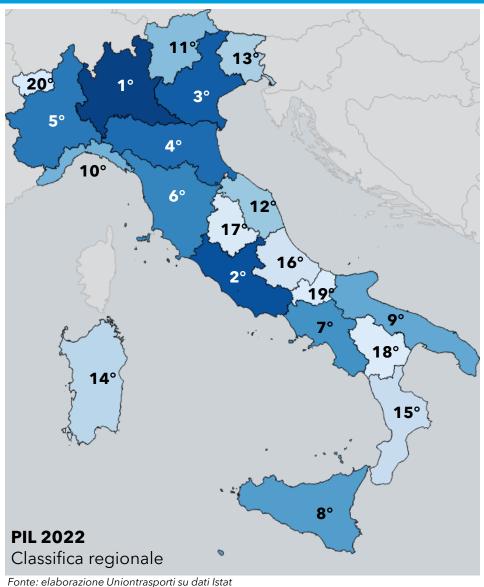
- Quadro economico
- Dotazione fisica di infrastrutture
- Performance infrastrutturali
- Performance trasversali
- La revisione della rete TEN-T in Calabria











REGIONE		IL NOMINALE 2022 (MIn €)	% PIL ITALIA
LOMBARDIA	1°	442.298	22,7%
LAZIO	2°	212.589	10,9%
VENETO	3°	180.553	9,3%
EMILIA-ROMAGNA	4°	177.404	9,1%
PIEMONTE	5°	146.278	7,5%
TOSCANA	6°	128.465	6,6%
CAMPANIA	7°	119.311	6,1%
SICILIA	8°	96.897	5,0%
PUGLIA	9°	84.528	4,3%
LIGURIA	10°	53.935	2,8%
TRENTINO ALTO ADIGE	11°	53.049	2,7%
MARCHE	12°	45.687	2,3%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13°	43.038	2,2%
SARDEGNA	14°	37.564	1,9%
CALABRIA	15°	35.943	1,8%
ABRUZZO	16°	34.436	1,8%
UMBRIA	17°	24.187	1,2%
BASILICATA	18°	14.969	0,8%
MOLISE	19°	7.138	0,4%
VALLE D'AOSTA	20°	5.383	0,3%
NORD OVEST	1°	647.893	33,3%
NORD EST	2°	454.045	23,3%
CENTRO	4°	410.927	21,1%
MEZZOGIORNO	3°	430.786	22,1%
ITALIA	-	1.946.479	100%

Nel 2022 la regione Calabria presenta un PIL nominale di circa 36 mila euro, collocandosi 15esima a livello nazionale per ricchezza prodotta.
Tale valore risulta in crescita rispetto alla precedente rilevazione del 7%, in linea sia con il dato italiano che della macroarea.

Il PIL pro capite è 19.418 euro, il più basso d'Italia.

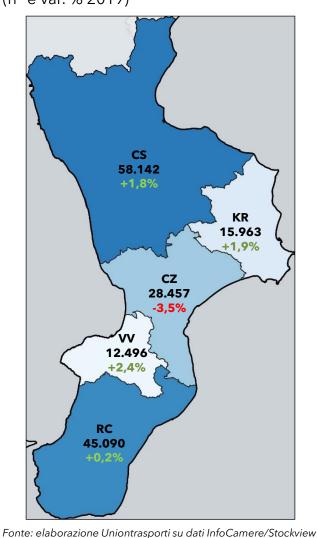
Nel 2023, nonostante gli shock internazionali, l'economia calabrese ha dato segnali di reazione, con un leggero aumento del fatturato delle imprese e la tenuta del terziario, e in particolare del turismo. L'industria risente della crisi energetica, mentre il settore agricolo sconta ancora l'elevato sbilanciamento verso produzioni tradizionali.

Nel 2022 l'occupazione totale in regione era di 598 mila unità (8% del valore del Mezzogiorno), in leggera contrazione rispetto al dato 2021 (-0,2%).





# Imprese attive per provincia - Anno 2023 (n° e var. % 2019)

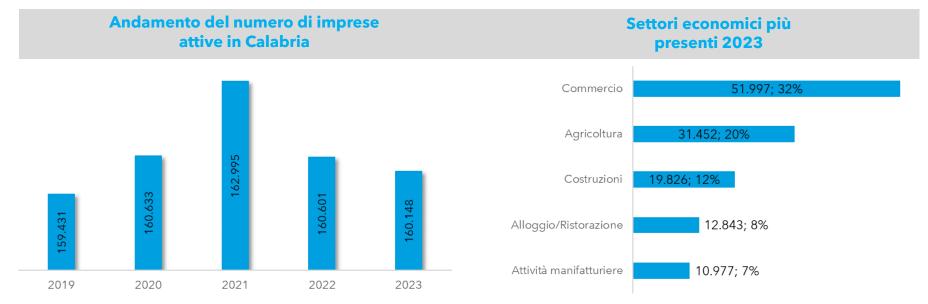


Nel 2023 le **imprese attive** in Calabria risultano 160 mila, in leggera contrazione rispetto all'anno precedente (-0,3%) e ancor più rispetto al picco del 2021 (-2%), in cui erano attive in regione quasi 163 mila impese. L'incidenza rispetto al tessuto imprenditoriale del Mezzogiorno è pari al 9%.

In sole due province si concentra il 64% delle imprese attive della regione: Cosenza (36%) e Reggio Calabria (28%).

Con riferimento alle **variazioni** rispetto al periodo pre-pandemico, le province che hanno più performato sono Vibo Valentia (+2,4% di imprese attive rispetto al 2019) e Crotone (+1,9%), mentre quella che ha registrato più contrazione del numero di imprese è Catanzaro (-3,5%).

Il **settore più rilevante** in regione è il commercio, che rappresenta un terzo di tutto il tessuto imprenditoriale calabrese (32%); seguono l'agricoltura (20%) e le costruzioni (12%).











Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2023 provvisorio



Nel 2023, la Calabria ha esportato beni per un valore di 866 milioni di euro (solo 0,1% del valore nazionale), mentre il saldo commerciale è stato di 210,7 milioni. Rispetto all'anno precedente risulta la terza regione più dinamica all'export (+21%), dopo Campania e Molise. Quasi la metà di tutto l'export regionale (47%) è partito dalla provincia di Reggio Calabria; a seguire Catanzaro (21%) e Cosenza (18%).

Oltre un terzo dei beni esportati sono prodotti alimentari, bevande e tabacco, mentre un quarto sono prodotti chimici, che raggiungono in modo prevalente la Germania (11%), gli Stati Uniti (10%) e la Francia (8%). In generale il 52% dell'export calabrese raggiunge l'Europa.

Si osserva una forte incidenza della modalità marittima per le esportazioni verso il mondo (52%), mentre verso l'Europa è ancora troppo alto l'impegno della strada (98%). Soprattutto sulle lunghe distanze si dovrebbe potenziare l'utilizzo di modalità più ecosostenibili, come la ferrovia, con l'istituzione dei giusti servizi. Anche la modalità aerea potrebbe contribuire a rendere il sistema dei trasporti calabrese meno impattante sull'ambiente.

**CALABRIA** 



#### DOTAZIONE FISICA DI INFRASTRUTTURE

- 9.629 km di rete stradale di cui solo il 3% sono di categoria autostradale e il 21% sono strade di rilevanza nazionale
- 852 km di rete ferroviaria RFI in esercizio, 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 3,4 milioni di TEU nel 2022, che rappresentano il 29% dei container movimentati nel Paese, e 3° per numero di tonnellate, dopo Trieste e Genova, con 42,2 milioni; 120 scali collegati nel mondo)
- 6 porti di rilevanza nazionale: Reggio Calabria e Villa S. Giovanni (9,4 mln pax), 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 (20° in Italia nel 2023 per trasporto passeggeri, 2,8 milioni, e 17° per trasporto cargo, 1.700 tonnellate), Reggio Calabria e Crotone



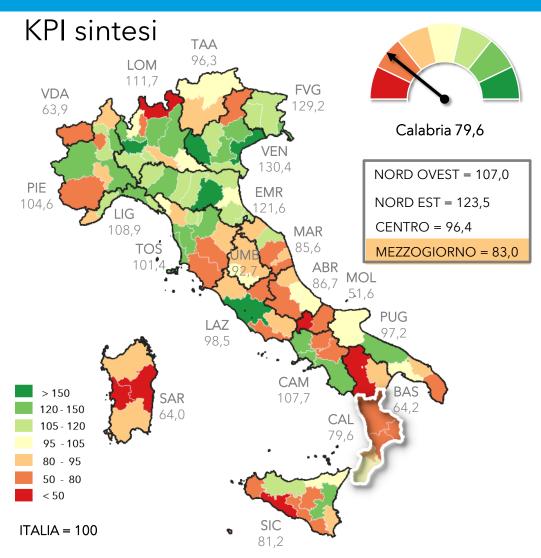
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie











Fonte: "Nuovi indicatori di performance territoriale", Unioncamere-Uniontrasporti, 2023 Per descrivere la situazione infrastrutturale attuale, si possono usare gli indicatori di performance costruiti nel 2023 da Uniontrasporti per conto di Unioncamere italiana. Con l'ausilio di 130 variabili e un approccio multicriteria, è possibile fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** presente in ciascuna provincia italiana sia di alcuni aspetti, anche qualitativi, legati alla **fruibilità** e all'**efficienza** delle diverse tipologie di infrastrutture considerate in relazione al **contesto** socio-economico in cui risiedono, tenendo conto dei futuri **investimenti** previsti sul territorio. Sono stati indagati i 5 settori di trasporto (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale e logistico) in maniera separata e poi dando una visione di sintesi.

Al fine di rafforzare lo strumento di valutazione, l'aggiornamento dei KPI rispetto all'annualità 2019 ha previsto un contestuale affinamento della metodologia, non solo in termini di calcolo, ma anche considerando uno spettro di variabili più ampio ed estendendo il campo di analisi in termini di nodi infrastrutturali monitorati. Oltre ai porti marittimi sono stati contemplati anche i porti fluviali del sistema idroviario padano veneto e per l'indicatore della logistica, oltre agli interporti, anche i terminal intermodali.





La Calabria presenta un indicatore di performance infrastrutturale pari ad 80, in linea con la macroarea di appartenenza, **20% in meno della media nazionale**, posta pari a 100.

Tutte le province si collocano nella seconda metà della classifica italiana, che contempla 105 territori provinciali (considerando 4 province sarde e 5 pugliesi), tranne Reggio Calabria che, come prima provincia della Calabria (indicatore 103), è 46<sup>-esima</sup> in Italia. Seguono Vibo Valentia (86) e Catanzaro (74).

Le province calabresi soffrono una situazione difficile dal punto di vista logistico, con l'indicatore più alto pari a 20, rispetto alla media nazionale di 100. Le performance migliori sono nel **settore marittimo**, con due province nella top20: Reggio Calabria con indicatore triplo rispetto alla media e Vibo Valentia che doppia la media nazionale. Anche nel **settore aeroportuale** ci sono due province con indicatore superiore alla media italiana (Reggio Calabria e Catanzaro).

	A					<b>A</b>		X		<b>₽</b> L		SINTESI TRASPORTI						
	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia
1°	RC	99,7	62	RC	93,0	63	RC	315,6	6	RC	134,1	28	RC	19,6	89	RC	103,3	46
2°	VV	93,1	74	VV	92,7	65	VV	209,1	18	CZ	106,6	38	VV	10,5	91	VV	85,6	71
3°	CS	86,7	82	CS	90,8	69	CZ	92,5	42	KR	83,1	54	CZ	9,3	92	CZ	73,6	82
4°	KR	78,3	86	CZ	83,1	78	KR	85,4	47	VV	80,5	57	CS	1,3	100	CS	70,6	85
5°	CZ	76,3	88	KR	69,5	90	CS	69,9	51	CS	62,8	70	KR	1,0	101	KR	64,9	92

**ITALIA** = 100

N.B. Dati i cambiamenti apportati alla metodologia di calcolo, non è possibile effettuare confronti con i KPI 2019.

Fonte: "Nuovi indicatori di performance territoriale", Unioncamere-Uniontrasporti, 2023



Entrando nel dettaglio delle singole tipologie infrastrutturali:

Infrastrutture stradali: la provincia di Reggio Calabria occupa la 1ª posizione in Calabria e la 62-esima in Italia, con un indicatore pari alla media nazionale (99,7). Gli aspetti positivi registrati sono un buon numero di accessi autostradali e di colonnine ricarica elettrica rispetto all'estensione della rete, nonché una buona incidenza di smart road. Le altre quatto province hanno posizioni tra 74-esima (Vibo Valentia) e 88-esima (Catanzaro). In particolare Catanzaro presenta un indicatore più basso della media nazionale di oltre il 20% anche per l'alta incidentalità registrata sulle sue strade, mentre Crotone è penultima in regione anche per non avere tratti autostradali nel suo territorio.

Infrastrutture ferroviarie: Reggio Calabria presenta un indicatore di performance ferroviaria del 7% sotto la media nazionale, ma comunque rispetto agli altri territori risulta avere un'accessibilità ferroviaria migliore, intesa come percentuale di popolazione e addetti che ricadono in un raggio di 20 km dalle stazioni Gold di riferimento (Reggio Calabria Centrale e Villa S. Giovanni); il numero di stazioni più alto (39 su 101), alcune ammodernate di recente; il capoluogo raggiunto dal numero maggiori di treni e una parziale mobilità integrata in stazione.

Crotone di contro, a livello regionale, è il territorio che performa peggio, non avendo rete elettrificata né a doppio binario. La sua rete ferroviaria ad oggi non rientra negli assi ferroviari appartenenti alla rete Centrale europea (nella revisione in corso di approvazione la linea ferroviaria jonica dovrebbe rientrare nella rete Centrale Estesa); il territorio ha inoltre una bassa specializzazione di forza lavoro nel settore dei trasporti ferroviari.





Infrastrutture portuali: si tratta della modalità in cui la Calabria registra performance infrastrutturali migliori. La prima provincia a livello locale è Reggio Calabria, che ottiene ottimi risultati sotto il profilo della strategia (indicatore 402, quindi quattro volte la media nazionale) e della funzionalità (indicatore 359), ma anche come dotazione (174).

La provincia reggina spicca in regione per lunghezza degli accosti, dotazione tecnologica, profondità massima dei fondali, superficie piazzali e capacità di stoccaggio, ma anche come connettività al mercato internazionale e predisposizione alla intermodalità, in termini di vicinanza ad altri nodi. Inoltre, in questa provincia sono previsti investimenti consistenti, a livello di opere strategiche.

Di contro, Cosenza presenta un indicatore 30% sotto la media nazionale, con una pessima funzionalità (32), ma una buona strategia (122), quindi con prospettive di miglioramento, dopo la realizzazione dei lavori programmati.

Infrastrutture aeroportuali: due province calabresi hanno un indicatore di performance aeroportuale sopra la media nazionale: Reggio Calabria 134 e Catanzaro 107. In particolare, il territorio di Reggio Calabria gode della presenza al suo interno dello scalo reggino e della vicinanza (entro 90 minuti di catchment area) del nodo di Lamezia Terme, entrambi facenti parte della rete europea Estesa. Questi due scali gli permettono di avere un indicatore di contesto pari a 156 e di strategia pari a 187.

Cosenza soffre particolarmente rispetto al settore aeroportuale: presenta un indicatore quasi il 40% sotto la media nazionale (63), con criticità rispetto a tutti e 4 i cluster analizzati (contesto, dotazione, funzionalità e strategia).



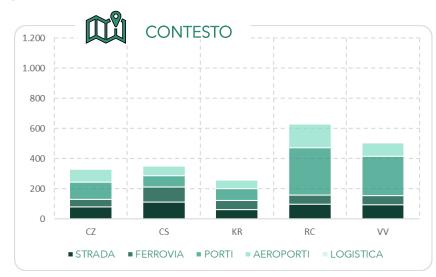
**Infrastrutture logistiche**: in Calabria ad oggi è presente solo il terminal intermodale del porto di Gioia Tauro, che nonostante i suoi 325 mila metri quadrati, 3 binari e 3 collegamenti nazionali, non permette alla regione di avere buone performance dal punto di vista logistico. La provincia di Reggio Calabria, in cui esso si colloca, è 89<sup>-esima</sup> nel ranking nazionale.

Per una corretta interpretazione dei KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica, è bene precisare che:

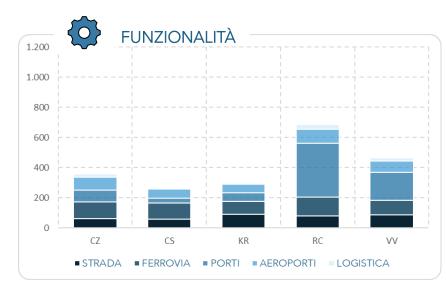
- per le infrastrutture di rete (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le infrastrutture di nodo (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
- nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti dal capoluogo di provincia, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
- fattore di premialità che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).



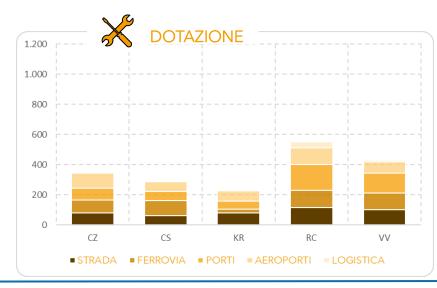
#### Cluster tematici



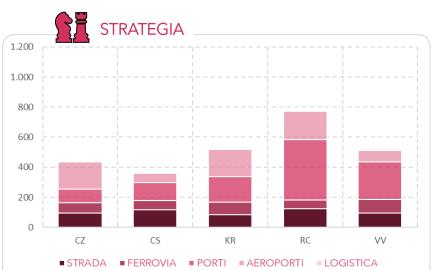
Il contesto è particolarmente vincolante, oltre che nel settore della logistica, anche per le ferrovie nelle province di Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia.



Forti deficit funzionali si registrano per i territori di **Cosenza** e **Crotone** nel settore portuale.



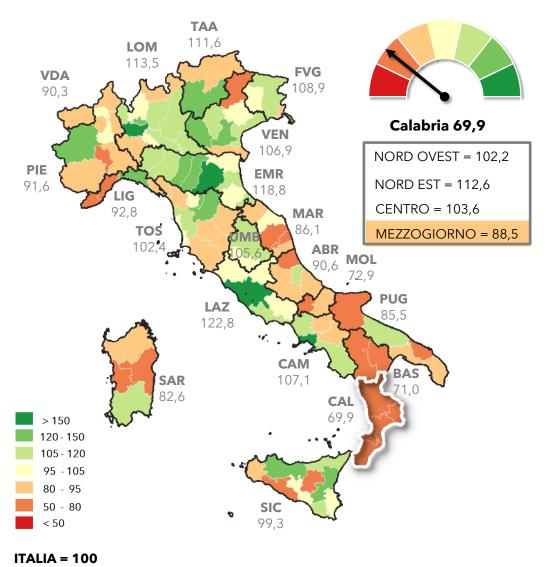
Cosenza presenta criticità sul fronte della dotazione stradale e aeroportuale, mentre Crotone è fortemente svantaggiata per la dotazione di ferrovie e porti.



Oltre l'evidenziato problema per la logistica, in termini di strategia, le province più penalizzate sono **Cosenza** e **Crotone**, soprattutto sul fronte della ferrovia.







Oltre ai KPI infrastrutturali, per completare l'inquadramento del territorio calabrese può essere utile riportare le performance calcolate per descrivere due categorie più trasversali di un territorio, come il **digitale** e l'**energia**. In questo caso sono state utilizzate 40 variabili.

L'obiettivo del «KPI digitale» è quello di mettere a fuoco la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

La Calabria presenta una performance digitale del 30% sotto la media nazionale, collocandosi ultima tra le 20 regioni italiane.

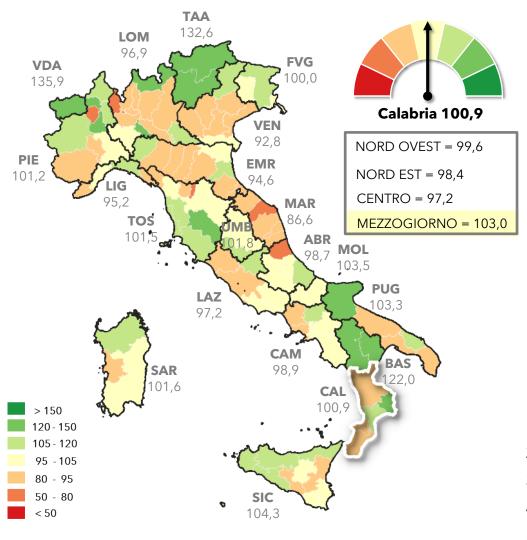
	Ŵ						
	PROV	KPI	# Italia				
1°	RC	79,8	85				
2°	CZ	75,0	89				
3°	CS	69,7	95				
4°	VV	63,6	103				
5°	KR	61,3	105				

A livello locale, occupano le prime posizioni le province di Reggio Calabria e Catanzaro, presentando, rispetto al resto della regione, una superiore copertura di rete fissa, velocità media in download effettiva, nonché penetrazione della banda ultra larga.









Il «KPI energia» esprime, in senso lato, quanto i territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile. Nel novero delle fonti rinnovabili il cui impiego permette di produrre elettricità ci sono in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica.

Nel 2021, la produzione di **energia elettrica da fonti rinnovabili in Calabria** è riuscita a coprire solo il **33% del fabbisogno energetico** elettrico della regione, a fronte di un totale di energia elettrica prodotta pari a 16 mila GWh.

	-						
	PROV	KPI	# Italia				
1°	KR	122,6	8				
2°	CZ	111,4	25				
3°	CS	95,0	60				
4°	RC	93,9	63				
5°	VV	81,6	98				

La Calabria presenta un KPI energia (100,9) in media con il valore nazionale e una provincia che rientra nella top10. **Crotone** ha una buona dotazione, 23% sopra la media, dovuta alla potenza media degli impianti, alla capacità totale sul numero di imprese, all'indice di specializzazione della «filiera energia elettrica», ma anche una buona funzionalità, ad esempio per la produzione totale rispetto alle imprese attive.

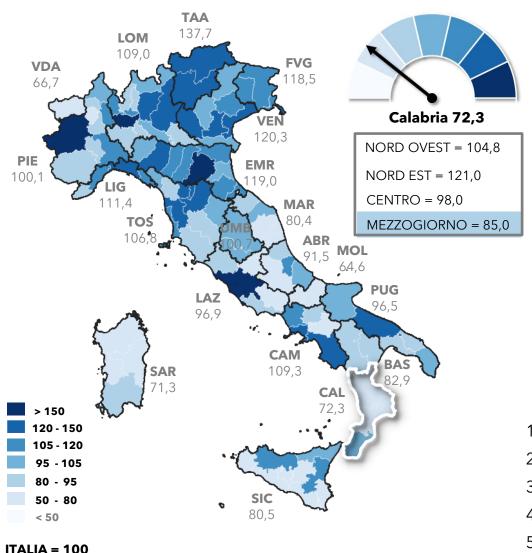
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



ITALIA = 100







Come ulteriore sintesi e chiave di lettura, si riporta la classifica «green&smart» ottenuta dai 7 KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, digitale, energia), isolando gli elementi che ricadono nella sfera della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione al fine di ottenere una valutazione di massima su quanto le province italiane si stiano realmente orientando verso la transizione green e digitale, contemplata anche all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

La Calabria presenta un ampio margine di miglioramento essendo sotto la media nazionale di circa il 30% (72,3).

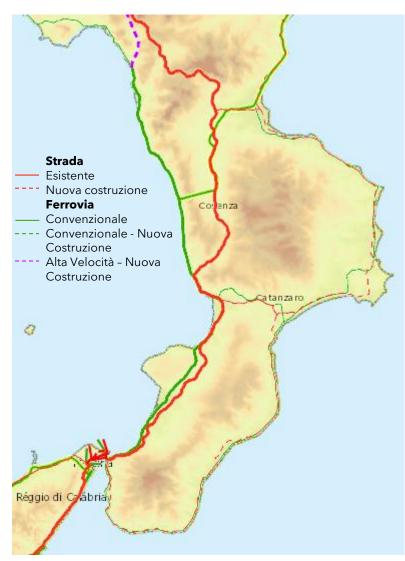
	سُون						
	PROV	KPI	# Italia				
1°	RC	96,6	56				
2°	CS	76,8	90				
3°	VV	69,2	92				
4°	CZ	67,3	93				
5°	KR	51,3	105				

Intorno alla media nazionale si colloca solo Reggio Calabria, che presenta migliore dotazione tecnologica nei porti e negli aeroporti, la presenza di colonnine di ricarica elettrica sulle strade a lunga percorrenza, una velocità media in download effettiva e una buona maturità digitale del comune capoluogo. Le altre province hanno prestazioni ancora trascurabili in questo senso.



#### LA REVISIONE DELLA RETE TEN-T IN CALABRIA





Fonte: TENtec Interactive Map Viewer

La Calabria è attraversata dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, facente parte della rete TEN-T. Dal 2021 è stata avviata una **revisione dei Corridoi** che costituiscono questo reticolo di infrastrutture viarie, ferroviarie, idroviarie e nodi strategici individuati dalla politica europea per garantire il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale fra gli Stati membri e perseguire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile, la crescita economica e la competitività, nonché la libera circolazione delle merci, dei servizi e dei cittadini.

La principale novità consiste nell'introduzione di un livello di rete intermedio (che si aggiunge alla rete Centrale (Core) e a quella Globale (Comprehensive), da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato Centrale Estesa (Extended Core) con orizzonte temporale il 2040, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Per la Calabria, i **cambiamenti** contenuti nella revisione, che sarà approvata nel 2024, riguardano:

- la corretta identificazione delle sezioni del Ponte sullo Stretto di Messina all'interno del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete Globale;
- la sezione ferroviaria "Taranto-Sibari-Paola" elevata a rango di rete Centrale Estesa;
- l'ingresso della sezione ferroviaria "Battipaglia-Praia" di nuova costruzione Alta Velocità nella rete Centrale;
- l'inclusione di Villa San Giovanni, insieme a Reggio Calabria già esistente, nella rete Globale.

Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese

Struttura dell'indagine nazionale

Focus Calabria





#### STRUTTURA DELL'INDAGINE NAZIONALE



L'indagine sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese è stata condotta su un campione di 12.000 imprese localizzate **su tutto il territorio nazionale**, di queste poco più del 78% sono micro-imprese (< 10 addetti) e circa il 9% sono medio-grandi imprese (> 50 addetti). Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la significatività regionale nel contesto nazionale(\*).

In Calabria sono state coinvolte 412 imprese.

L'indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche realizzate con sistema Cati, dal 9 marzo al 3 maggio 2023.

Una prima edizione dell'indagine nazionale è stata realizzata nel 2021, rivolta alle imprese della manifattura e del trasporto e logistica, i cui risultati sono stati presentati durante i diversi tavoli di confronto territoriali con associazioni e imprese. Dai suddetti tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo ulteriori categorie imprenditoriali rilevanti per le economie locali, che hanno peraltro maggiormente risentito degli effetti della pandemia e dell'instabilità economica internazionale.

Di seguito viene riportata una selezione dei risultati riferiti alle imprese calabresi coinvolte nell'indagine.

Nota: per maggiori dettagli sugli esiti dell'indagine nazionale si rimanda al report dedicato, disponibile sul portale del Programma Infrastrutture (www.programmainfrastrutture.unioncamere.it).





<sup>(\*)</sup> Campione rappresentativo delle imprese italiane nei settori considerati. Domini di studio del campione distinti per dimensione e area geografica (Mezzogiorno, nord est, centro, sud/isole), con un intervallo di confidenza 95% (Errore da ±1,5% a +3,1%).

#### STRUTTURA DELL'INDAGINE NAZIONALE



#### **TEMI DELL'INDAGINE**

Qualità e accessibilità delle infrastrutture

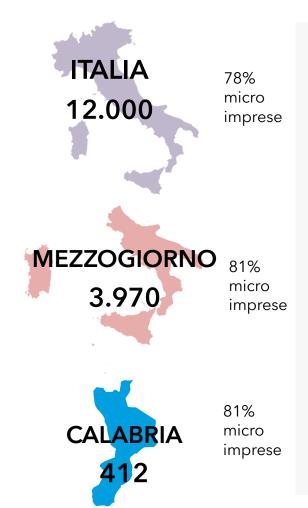
Priorità infrastrutturali

Utilizzo delle misure del PNRR

Digitalizzazione e innovazione

Sostenibilità

#### **CAMPIONE IMPRESE**



#### **SETTORI** (% in Calabria)

Manifattura 30,3%

Trasporto e Logistica



10,2%

Agricoltura



26,2%

Costruzioni



6,1%

Commercio



16,0%

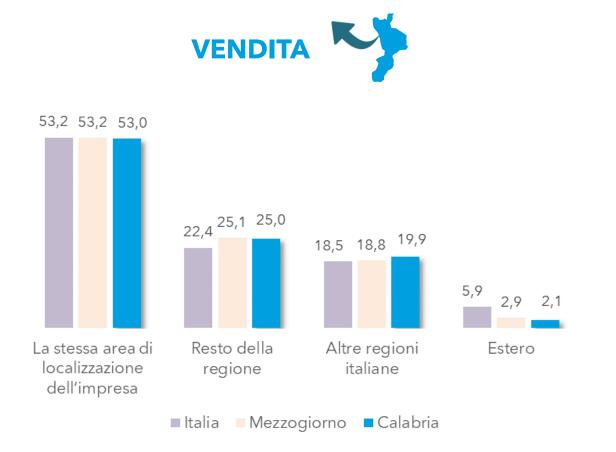
Turismo



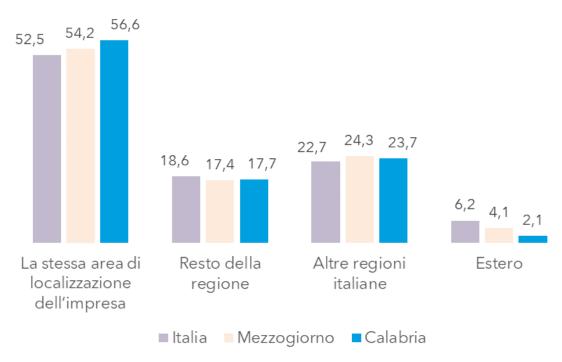
11,2%

#### FOCUS CALABRIA: MERCATI DI RIFERIMENTO





# APPROVIGIONAMENTO \*\*



Solo il 2,1% delle imprese calabresi vende all'estero e la stessa percentuale effettua approvvigionamenti all'estero. Oltre il 50% delle imprese calabresi intervistate vende i propri prodotti/servizi o realizza i propri approvvigionamenti nella stessa area di localizzazione dell'impresa, evidenziando quindi un filiera molto corta.





# FOCUS CALABRIA: QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

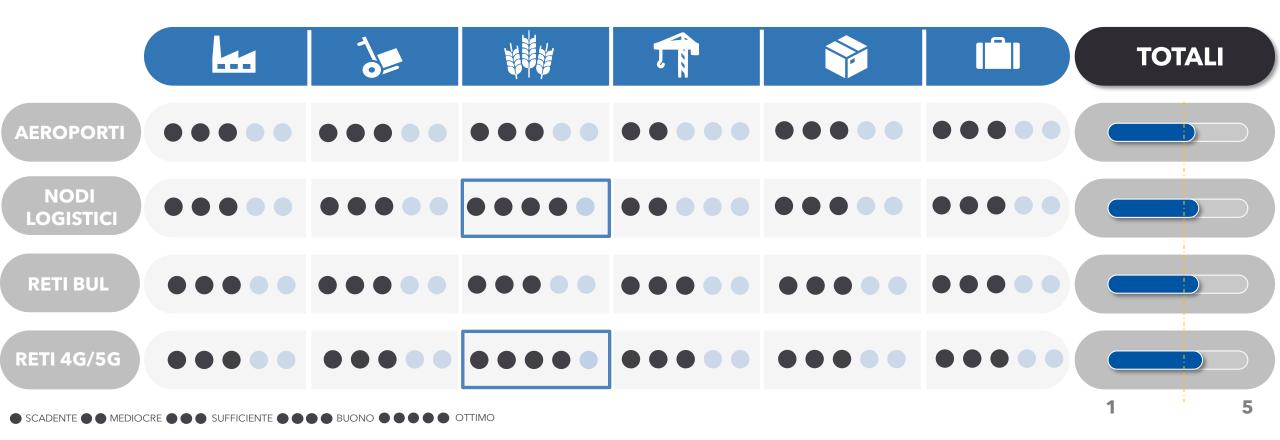


	444	3=		T		TOTALI	
FERROVIA	••••		••••	••••	••••		
AUTOSTRADA				••••			
STRADE STATALI	••••	••••	••••	••••			
PORTI		••••	••••	••••	••••		
SCADENTE  ■ MEDIOCR	RE  SUFFICIENTE	BUONO •••••	DTTIMO			1	5



### FOCUS CALABRIA: QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE





Complessivamente gli imprenditori intervistati danno un **giudizio prossimo alla sufficienza** delle infrastrutture di trasporto e digitale che hanno a disposizione. I sistemi meglio valutati, su una scala da 1 a 5, sono: aeroportuale (3,1), logistico (3,2), reti BUL (3,3) e reti 4G/%G (3,4). I giudizi più positivi sono espressi dagli imprenditori dei settori del turismo e dell'agricoltura.







Usando la net score sentiment, che esclude la valutazione «sufficiente», si osserva che i giudizi negativi superano quelli positivi per autostrade, strade statali e soprattutto per porti e ferrovia. Di contro uno scarto positivo lo si rileva per aeroporti, nodi logistici e connessioni digitali.

	Scadente/Mediocre (%)						
	ITALIA	MEZZO- GIORNO	CALABRIA				
Ferrovia	36,8	52,1	57,4				
Autostrada	25,4	35,9	38,5				
Strade statali	33,1	42,4	44,1				
Porti	28,4	35,9	45,5				
Aeroporti	23,6	33,6	38,5				
Nodi logistici	17,0	17,6	15,0				
Reti BUL fisse	20,7	20,7	20,2				
Reti 4G/5G	18.7	15.9	14.9				

Buona/ottima (%)						
ITALIA	MEZZO- GIORNO	CALABRIA				
32,6	22,6	18,7				
45,4	34,4	33,6				
34,7	26,3	29,0				
37,6	29,2	25,6				
54,2	49,1	50,8				
39,9	29,7	29,7				
49,3	49,7	49,2				
56,9	60,0	63,8				

NET SCORE SENTIMENT						
ITALIA	MEZZO- GIORNO	CALABRIA				
-4,2	-29,5	-38,7				
20,0	-1,5	-4,9				
1,6	-16,1	-15,1				
9,2	-6,7	-20,0				
30,6	15,5	12,3				
22,9	12,1	14,7				
28,6	28,9	29,0				
38,2	44,1	48,9				

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione

UNIONCAMERE CALABRIA







A distanza di circa due anni dall'approvazione definitiva del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (13 luglio 2021) è stato chiesto alle imprese quanto conoscono questo strumento e soprattutto se sfruttano i bandi e i fondi delle diverse misure.

	Italia	Mezzogiorno	Calabria
<b>SI</b> , lo conosco bene	11,8 %	15,6 %	15,9 %
(di cui) Ho partecipato a un bando	40,0%	55,1%	82,8 %
<b>SI</b> , ma non nel dettaglio	65,7 %	63,5 %	66,3 %
NO	22,5 %	20,9 %	17,8 %

L'82,2 % delle imprese intervistate in Calabria conosce il PNRR, percentuale superiore sia a quella nazionale che del Mezzogiorno (entrambe 77,5%).

Un'alta percentuale risponde di aver partecipato a un bando finanziato da PNRR.

Il ruolo delle Camere di commercio diventa cruciale per le imprese calabresi che non hanno partecipato a un bando, perché non ne era a conoscenza o non sapeva a chi rivolgersi per avere informazioni. La maggior parte delle imprese calabresi ritiene che il sistema camerale potrebbe fornire servizi di assistenza per la compilazione delle pratiche o promuovere convenzioni con professionisti in questo senso, il 24% per creare degli infopoint dedicati e circa un quarto degli intervistati vede come un servizio utile anche la realizzazione di incontri informativi, magari in collaborazione con le associazioni di categoria.

> UNIONCAMERE UNIONTRASPORTI **CALABRIA**





#### Principali interventi nel DIGITALE negli ultimi 3 anni

_	Italia	Mezzogiorno	Calabria
<b>1°</b> Software gestionali	24,9%	23,1%	24,2%
<b>2°</b> Big data e analytics	8,4%	13,8%	22,4%
<b>3°</b> Connettività in fibra ottica	13,3%	16,3%	16,9%

Il **55,6%** delle imprese calabresi **non ha fatto investimenti nel digitale** negli ultimi tre anni, perché l'attività svolta non richiede alti livelli di digitalizzazione o perché manca una connettività a banda ultralarga.

Tra gli **investimenti in programma** in un prossimo futuro ci sono le tecnologie per il marketing digitale e il cloud. Il 50,1% non ha in programma investimenti in questo settore.

#### Principali interventi in SOSTENIBILITÀ negli ultimi 3 anni

	Italia		Calabria
1° Impianti per energie rinnovabili	22,2%	31,9%	36,1%
2° Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	22,9%	25,7%
<b>3°</b> Processi di economia circolare	5,7%	7,3%	6,6%

Il **35,4%** delle imprese calabresi **non ha investito nella sostenibilità ambientale** negli ultimi 3 anni, principalmente perché non se ne vedono i vantaggi (31,3%).

Il 41,1% investirà in energie rinnovabili e il 30,8% in processi a basso impatto ambientale.

Il 44,8% non ha in programma investimento per il futuro in sostenibilità. Chi lo fa, si aspetta una riduzione dei costi di produzione.

# Monitoraggio e selezione delle priorità infrastrutturali delle imprese

- L'approccio metodologico
- Le priorità di livello 1
- Il monitoraggio delle priorità
- Le opere indifferibili
- Le schede di dettaglio
- Focus: il Ponte sullo Stretto





#### L'APPROCCIO METODOLOGICO



Per giungere alla definizione del primo Libro bianco delle priorità infrastrutturali del mondo economico calabrese (edizione 2022), si è partiti con il proporre alle rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria le opere programmate sul territorio sia a livello nazionale che regionale, prendendo in considerazione tutte le modalità di trasporto. Dopo una intensa attività di ascolto e concertazione, realizzata con sei incontri con il territorio, si è giunti alla **selezione di 23 opere prioritarie, classificate con differente livello di priorità (livello 1 e 2).** 

Lo scopo del Libro bianco edizione 2024 è effettuare una **ulteriore selezione tra le priorità**, per giungere ad un elenco più ristretto delle opere indifferibili per il sistema economico regionale, nonché di **seguire i progressi** fatti in termini di avanzamento dei lavori e delle progettazioni, di variazioni di costi e coperture, di allungamento dei tempi dalle 12 opere prioritarie di livello 1. In coda al capitolo si riportano le schede di dettaglio di questi interventi.

Le priorità individuate rispondono in particolare al soddisfacimento di 3 macro-obiettivi; alcune ne soddisfano più di uno:

#### 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 PIÙ SOSTENIBILE

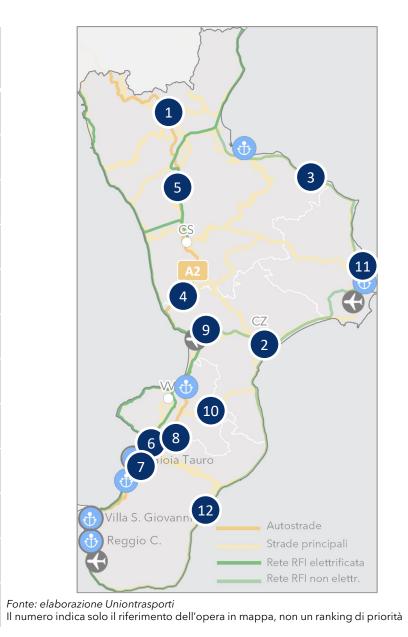
rafforzando l'intermodalità e l'integrazione dei servizi, riducendo la dipendenza dal «tutto strada» a favore delle modalità più green (ferrovia e autostrade del mare) ed aumentando il livello di servizio offerto a turisti, residenti e imprese.







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



# IL MONITORAGGIO DELLE PRIORITÀ





						Copertura		Criticità		
Priorità		Risorse PNRR-PNC	Commissario	Stato	Costo (MIn €)	finanziaria (%)	Fine lavori	Costi		Tempi
								С	А	А
	1. Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria	х	X	Р	26.987	46	2026 (in parte)		•	•
<i>:</i>	2. Linea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazione	x	X	Р	1.159	94	2026 (in parte)	•	•	•
<b>A</b>	3. SS 106 Jonica: ammodernamento		Х	Р	9.745	55	2025 (in parte)		•	•
A	4. A2 Autostrada del Mediterraneo: completamento e messa in sicurezza			Р	8.411	95	-	•		
	5. Linea Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello: potenziamento			Р	418	38	-	•		•
<i>/</i> =\:	6. Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG dei due impianti	x		Р	60	100	2025			

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso (evidenziato il meno avanzato); «Criticità» Copertura Costi, Alumento Costi, Allungamento Tempi (rispetto al L.B. ed. 2022): Stabile 🔍 , Basso 🔍 , Medio 🤍 , Alto 鱼

# IL MONITORAGGIO DELLE PRIORITÀ





						Copertura		Criticità		
Priorità		Risorse PNRR-PNC	Commissario	Stato	Costo (MIn €)	finanziaria (%)	Fine lavori	Costi		Tempi
								С	А	А
<b></b>	7. Porto di Gioia Tauro: potenziamento	Х		Р	131	100	2026 (in parte)			
A	8. Porto di Gioia Tauro: miglioramento accessibilità stradale	x		Р	177	70	2026 (in parte)			•
त	9. Sistema aeroportuale regionale: potenziamento e miglioramento accessibilità			Р	215,5	-	-			•
A	10. SS 182 Trasversale delle Serre: completamento		Х	Р	521	100	2025 (in parte)		•	•
<b></b>	11. Sviluppo della portualità turistica e commerciale	х		Р	181,4	-	2026 (in parte)			•
₫\ \$\delta\$	12. Ciclovia Magna Grecia: realizzazione tratti mancanti	х		Р	520,7	15	2026 (in parte)	•		

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso (evidenziato il meno avanzato); «Criticità» Copertura Costi, Alumento Costi, Allungamento Tempi (rispetto al L.B. ed. 2022): Stabile 🔍 , Basso 🔍 , Medio 🤍 , Alto 鱼

#### IL MONITORAGGIO DELLE PRIORITÀ



Tra le 12 opere prioritarie di cui si è seguito lo stato di avanzamento in questi due anni di attività (2022-2024), si evidenziano delle **criticità severe su almeno 5 interventi**, rispetto alla precedente rilevazione, che fanno temere per il loro rispetto del cronoprogramma.

Un alert importante c'è per l'**Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria**, per la quale si registra un aumento dei costi, una copertura finanziaria ancora bassa e un tracciato non completamento definito, con diversi tratti ancora allo studio di fattibilità, che lasciano immaginare un allungamento dei tempi di realizzazione ben oltre il 2032 (a questa data l'intervento sarà completato solo fino a Praia a Mare). Aumento dei costi anche per la **SS 106 Jonica** e la **SS 182 Trasversale delle Serre**. È piuttosto diffuso nel nostro Paese che progredendo con la progettazione aumenti anche la necessità di risorse per la realizzazione dell'opera: in questa specifica fase congiunturale, sicuramente molto ha inciso l'aumento dei prezzi delle materie prime e dell'inflazione, mentre in alcuni casi potrebbe dipendere anche da una non ottimale progettazione iniziale. Per il potenziamento della **linea ferroviaria Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello**, funzionale al collegamento del porto di Gioia Tauro con la dorsale adriatica, e per la **Ciclovia della Magna Grecia**, invece, si registra ancora una ridotta disponibilità delle risorse necessarie.

**Alert di minore rilevanza**, ma comunque presenti, si evidenziano per l'adeguamento e la velocizzazione della linea ferroviaria jonica e della trasversale tra Catanzaro e Lamezia, per cui i valori dei lavori crescono, non seguiti dai finanziamenti disponibili, e per il miglioramento dell'accessibilità stradale del porto di Gioia Tauro.



#### LE OPERE INDIFFERIBILI



In seno all'indagine nazionale condotta nel 2023, i cui principali risultati sono riportati nel capitolo precedente, sono stati intervistati oltre 400 imprenditori calabresi appartenenti a vari settori economici, dal manifatturiero ai trasporti e logistica, dall'edilizia al commercio, dal turismo all'agricoltura, a cui è stato chiesto di indicare le cinque opere più rilevanti, che si ritengono «**indifferibili**» per migliorare il sistema dei trasporti e della logistica nel complesso, per assicurare un'efficiente mobilità di passeggeri e merci e sostenere la crescita sociale ed economica della regione. Sono stati selezionate le opere con voto superiore a sette. Le esigenze degli imprenditori però possono anche risultare differenti a seconda dei mercati a cui il proprio business si rivolge. Si sono poste a confronto le scelte dell'intero campione di imprese con quelle di un campione ristretto delle sole medio-grandi imprese, al fine di valutare proprio queste differenze e dettagliare meglio le opere indifferibili, che risultano in definitiva 6, in quanto quattro esigenze coincidono.

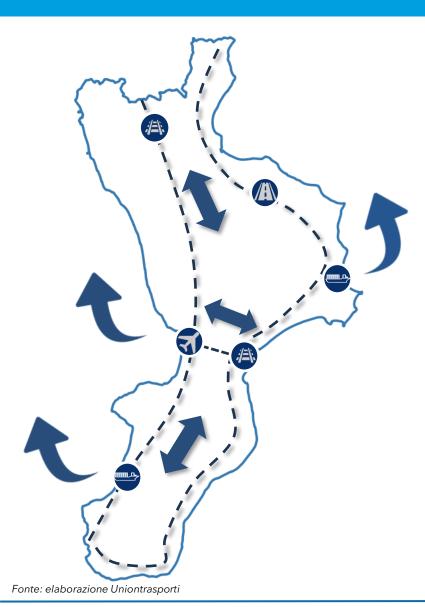
# Tutte le impreseMedio-grandi imprese (>50 addetti)♣ Alta Velocità Salerno-Reggio CalabriaAlta Velocità Salerno-Reggio Calabria♣ Linea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazioneLinea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazione♣ Sviluppo della portualità turistica e commercialeSviluppo della portualità turistica e commerciale♣ Porto di Gioia Tauro: potenziamentoPorto di Gioia Tauro: potenziamento♣ Sistema aeroportuale regionale: potenziamento e miglioramento accessibilità





## LE OPERE INDIFFERIBILI





Le **6 opere indifferibili** selezionate dagli imprenditori calabresi contattati tramite indagine, una volta completate, permetteranno alla regione in primis di collegarsi con il resto del Paese e del mondo in maniera più agevole, superando la marginalità fisica in cui si trova nel contesto nazionale, ma anche di sfruttare la sua posizione centrale nel Mediterraneo.

In questa direzione porterà l'ulteriore potenziamento del porto di Gioia Tauro, già fiore all'occhiello del settore dei trasporti regionali, ma che se maggiormente infrastrutturato potrà servire meglio alla crescita della regione. Anche lo sviluppo della portualità turistica e commerciale regionale a tutto campo (sfruttando le sette le infrastrutture di rilievo presenti) potrebbe contribuire all'apertura delle impese locali verso i mercati nazionali ed esteri, così come il potenziamento dell'accessibilità del sistema aeroportuale regionale, per interconnettere gli scali con le altre modalità di trasporto.

Ci sono poi tre opere che oltre al superamento della marginalità, permetteranno anche il potenziamento della mobilità interna alla regione, sia in direzione nord-sud che trasversale: l'estensione dell'alta velocità ferroviaria fino a Reggio Calabria, per ridurre i tempi di collegamento con le atre regioni (Roma-Reggio -1h20min); l'ammodernamento della SS 106, per risolvere problemi storici di sicurezza e migliorare l'accessibilità dei centri urbani dell'entroterra, e l'adeguamento della linea ferroviaria jonica, con interventi di velocizzazione ed elettrificazione.

Gli interventi per migliorare la ferrovia, potenziare le autostrade del mare e l'intermodalità, sia dei passeggeri che delle merci, hanno l'obiettivo di far crescere nel suo complesso la sostenibilità del sistema dei trasporti calabrese.

## LE OPERE INDIFFERIBILI



Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria

Sistema aeroportuale regionale: potenziamento e miglioramento accessibilità

Porto di Gioia Tauro: potenziamento

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Corigliano

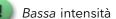
SS 106 Jonica: ammodernamento

Sviluppo della portualità turistica e commerciale

Linea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazione

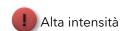
**ALERT** 







! Media intensità



LIBRO BIANCO SULLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DELLA CALABRIA





**Fine lavori** 



## Opera ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA



Costo	26,9	Mld€
Copertura	46	%

- 2026 Battipaglia-Romagnano
- 2032 Romagnano-Praia a Mare
- oltre 2032 completamento

**Criticità** Tecniche/Finanziarie

**Doc. programmazione**CdP RFI 2022-26, Commissariamento, PNRR-PNC, DEF 2023

Rilevanza

**INTERNAZIONALE** 

Stato

PROG. PRELIMINARE/ESECUTORE INDIVIDUATO

Macro obiettivo SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA -SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

### **Descrizione**

L'intervento programmato prevede un'infrastruttura in nuovo tracciato rispetto alle 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, il cui costo complessivo dipenderà dalle soluzioni di tracciato scelte durante la fase di progettazione. Ad oggi, nello scenario prioritario definito da RFI è prevista la realizzazione del lotto 1 (Battipaglia-Praia a Mare), del lotto 2 (Praia-Tarsia) e del raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (nuova galleria Santomarco), finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea adriatica e quella jonica, sia per il trasporto passeggeri che merci. Il costo complessivo per questi 3 interventi, con l'attuale livello di progettazione, risulta 14.122,36 mln €, di cui disponibili 87%, a valere in parte su PNRR, ma soprattutto su fondi del Piano Complementare, per poter andar oltre il 2026. Per il lotto 1a Battipaglia-Romagnano risulta sottoscritto l'8 agosto 2023 il contratto con l'esecutore. Per i lotti 3-6 da Tarsia fino a Villa S. Giovanni/Reggio Calabria e la variante di Rosarno sono in corso studi di fattibilità: nell'insieme presentano un costo ipotizzato di 12.865,0 mln €, di cui disponibili l'1%.

### **Benefici**

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà riducibile di 1h20min. 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. La linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria è parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

### **Azioni**

La fase progettuale è accompagnata dal confronto con il territorio. Finora sono stati sottoposti a dibattito pubblico il lotto 1a Battipaglia-Romagnano; il raddoppio Cosenza-Paola/S. Lucido; i lotti 1b Romagnano-Buonabitacolo e 1c Buonabitacolo-Praia, quest'ultimo conclusosi il 18 gennaio 2024. Nella relazione finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico risulta che gli approfondimenti progettuali in corso per la parte a sud di Praia a Mare presentano come più probabile la scelta di percorrere l'itinerario tirrenico.



2 *||*=

## į.

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



Costo	1.159	Mln€
Copertura	94	%
	00071	· <b>-</b>

Fine leveri	2026 Lamezia Terme-Catanzaro
Fine lavori	oltre 2027 completamento

### **Criticità** Tecniche/Finanziarie

**Doc. programmazione** CdP RFI 2022-26, Commissariamento, PNRR-PNC

### Rilevanza SOVRAREGIONALE

### Stato PROG. VARIA/ LAVORI IN CORSO

l'adequamento della Galleria Cutro; una nuova bretella di Sibari.

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

### **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.

La tratta Sibari-Catanzaro Lido è in particolare interessata da un progetto di elettrificazione che si estende anche sulla linea trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme. Su quest'ultima tratta sono previsti anche interventi di potenziamento infrastrutturale e velocizzazione, mediante rettifiche di tracciato. A novembre 2023 RFI ha lanciato le gare per la progettazione esecutiva e successiva realizzazione dei 29 km di velocizzazione della tratta Lamezia Terme-Settingiano; dei 43 km di elettrificazione della tratta Lamezia Terme-Catanzaro Lido, nonché dei 58 km della elettrificazione della tratta Crotone-Catanzaro Lido. In aggiunta, sono previsti: il ripristino del quarto binario dell'impianto di Melito P.S.;

#### **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**

La tratta Reggio Calabria-Catanzaro è ricaduta tra quelle individuate dal MIT quali potenzialmente suscettibili di conversione dal diesel all'idrogeno, assegnando 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.

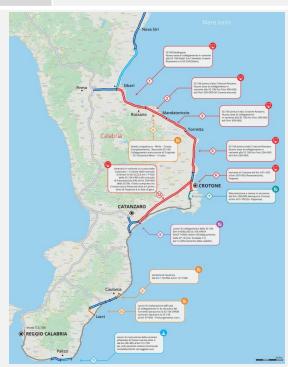


3



Doc. programmazione

## Opera SS 106 JONICA: AMMODERNAMENTO



Costo	9.745	Mln€
Copertura	55	%
Fine lavori	2025 Variante esterna Palizzi 2026 Megalotto 3	
Criticità	Economic	he

CdP ANAS 2021-25, DEF 2023,

Commissariamento

Rilevanza SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZ. VARIA/
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA -POTENZIARE MOBILITÀ INTERNA

### **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 calabrese in generale poco fornito di infrastrutture adeguate ai tempi e alla domanda. L'intervento complessivo, che prevede tratti a 2 o 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, da ultimare entro il 2026). Per l'adeguamento e messa in sicurezza del tratto Sibari-Rossano è in corso la progettazione preliminare (880 mln €, completamente finanziati). La tratta in variante su nuova sede Crotone-Catanzaro (2.531 mln €, completamente finanziata con fondi PNRR-PNC) è in progettazione preliminare, tranne il lotto Crotone-Papanice, per il quale a gennaio 2024 è stata aggiudicata la gara per progettazione definitiva ed esecuzione dei lavori.

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 nel 2024.

### 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.



4

Costo



### Opera

A2 DEL MEDITERRANEO: COMPLETA-MENTO E MESSA IN SICUREZZA



Costo	0.411	WIII C
Copertura	95	%
Fine lavori	-	
Criticità	Economiche/Finanziarie	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2021-25, DEF 2022	

Mln €

8 411

Rilevanza

**SOVRAREGIONALE** 

Stato

PROGETTAZ. VARIA/ LAVORI IN CORSO **Macro obiettivo** 

SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA -POTENZIARE MOBILITÀ INTERNA

### **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 lavori di ammodernamento ed adeguamento dallo svincolo di Lauria nord allo svincolo di Tarsia (del costo complessivo di 1.615 mln €), ma anche interventi di miglioramento funzionale nei tratti compresi tra Cosenza e Altilia (611 mln €, prog. preliminare) e tra Pizzo C. e S. Onofrio (161); è riportata poi la realizzazione di nuovi svincoli all'altezza di Mormanno (20 mln €, prog. definitiva), Cosenza Sud (prog. preliminare), Cosenza Nord-Rende (33, prog. definitiva), Laureana Borrello (38, prog. definitiva), S. Eufemia d'Aspromonte e Scilla (10, prog. definitiva). È prevista anche la realizzazione del collegamento Scilla - Santa Trada (14 mln €, prog. esecutiva), tramite interventi di manutenzione straordinaria sulla vecchia carreggiata autostradale sud.

L'A2 diventerà presto una Smart Road: è in corso l'installazione di sistemi radio e fibra ottica che permetteranno l'implementazione di servizi di infomobilità, sicurezza e connettività, nell'ottica della gestione intelligente dell'autostrada e dello sviluppo di servizi orientati al dialogo veicolo-infrastruttura e tra i veicoli stessi. Sono stati completati interventi su 140 km, in fase di test, mentre sono in corso i lavori di realizzazione di ulteriori 95 km ricadenti tra Fisciano e Sala Consilina, Morano Calabro, Cosenza Nord, Altilia Grimaldi, Lamezia Terme e Villa San Giovanni.

### **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.



5



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



Costo	418	Mln€
Copertura	38	%

Criticità Politiche/Economiche

**Doc. programmazione**CdP RFI 2022-26, Piano Regionale
Trasporti 2016

Rilevanza SOVRAREGIONALE

Stato FATTIBIL. T. E. /LAVORI IN CORSO Macro obiettivo SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA -SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

#### **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 dicembre 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 porteranno 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.

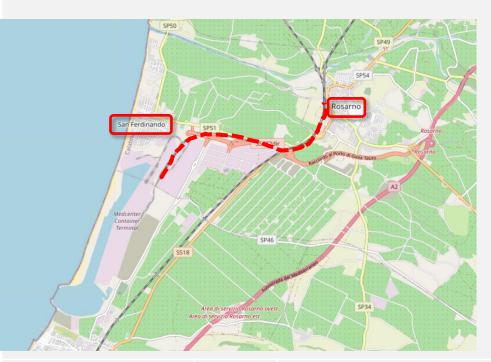






## Opera

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



Costo	60	Mln€
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-26. PNRR-PNC	

### Rilevanza

**SOVRAREGIONALE** 

### Stato

PROGETTAZIONE PRELIMINARE

### Macro obiettivo

SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA -SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

#### **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 (quest'ultimo già attivato).

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.



7



## Opera PORTO DI GIOIA TAURO: POTENZIAMENTO



Costo	131	Mln € (interventi quantificati)
Copertura	100	%

Fine lavori	2026 (in parte)
-------------	-----------------

Criticità

PNRR-PNC, Piano Operativo Triennale 2024-26 AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

Rilevanza

**SOVRAREGIONALE** 

Stato

PROG. DEFINITIVA/ LAVORI IN CORSO **Macro obiettivo** 

SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA -SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

### **Descrizione**

Il PNRR individua, tra gli altri, due interventi puntuali a sostegno dello sviluppo del porto di Gioia Tauro, il cui soggetto realizzatore è l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio: completamento dei lavori di urbanizzazione dell'area industriale, con bonifiche, viabilità, impianti a rete (10 mln €) e interventi di elettrificazione delle banchine (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. Rispetto alla precedente rilevazione, la realizzazione della banchina di ponente lato nord, di 16,5 mln €, risulta completata.

Nel Piano Triennale Operativo 2024-26 l'AdSP ha individuato diversi interventi necessari alla crescita e alla diversificazione delle funzioni del porto, per un importo complessivo di 61,30 mln €, quali:

- Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C;
- Manutenzione del patrimonio esistente.

Il programma prevede, inoltre, interventi sulla filiera della cantieristica navale (bacino di carenaggio), ossia attività industriali ad alto valore aggiunto.

Sempre nel PNRR sono previsti fondi (57,7 mln), assegnati a RFI, per l'adeguamento a modulo 750 m negli impianti ferroviari di Sibari, S. Pietro a Maida e Nocera Terinese e Rosarno, che porteranno in definitiva a migliorare l'accessibilità ferroviaria del porto.

### **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**

Sarebbe 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.



8



Doc. programmazione

### Opera

PORTO DI GIOIA TAURO: MIGLIORA-MENTO ACCESSIBILITÀ STRADALE



Costo	177	Mln€
Copertura	70	%
Fine lavori	2026 (in parte)	
Criticità	-	

CdP ANAS 2021-25, PNRR-PNC

### Rilevanza

**SOVRAREGIONALE** 

### Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA

### **Descrizione**

Nel nuovo CdP ANAS rientrano 3 interventi riguardanti il miglioramento dell'accessibilità stradale al porto di Gioia Tauro, 2 dei quali in parte finanziati dal PNRR, proprio perché a supporto dell'intermodalità.

Il primo intervento è il potenziamento funzionale del raccordo stradale sud alla rete TEN-T, del costo complessivo di 113,4 mln €, suddiviso in due lotti, uno completamente finanziato (con 72 mln), l'altro in attesa di risorse. Il secondo intervento è l'ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dello svincolo di Rosarno sulla A2, per il quale servono 36,6 mln, già assegnati. Infine, rientra nel CdP anche la riqualificazione e rifunzionalizzazione della strada a servizio dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando, del costo complessivo di 26,7 mln, completamente finanziato.

Questi interventi hanno fatto registrare un aumento dei costi e risultano in ritardo rispetto al cronoprogramma, ma risultano fondamentali per supportare gli imprenditori che hanno deciso o decideranno di investire nel porto di Gioia Tauro. 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 MIT, ANAS, Regione Calabria, Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. È quanto si auspica succeda sempre più spesso, affinché le opere programmate siano completamente rispondenti alle esigenze dei territori.



9 ব

## Opera SIST. AEROPORTUALE REGIONALE: POTENZIAMENTO E ACCESSIBILITÀ



Costo	215,5	Mln€
Copertura	-	%

Fine lavori	-	
Criticità	Costituzione di un'unica società d gestione solo recente	
Doc. programmazione	Piano industriale S.A.CAL. Spa,	

Contratto Istituzionale di Sviluppo

### Rilevanza SOVRAREGIONALE

## Stato PROGETTAZIONE VARIA

Macro obiettivo SUPER. MARGINALITÀ GEOGRAFICA

#### **Descrizione**

Nel 2023 il sistema aeroportuale calabrese ha trasportato circa 3,4 mln di passeggeri, in calo del 4% rispetto al dato pre-pandemico, ma in crescita del 12% rispetto al 2022. 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 Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS "Volare Calabria", ottobre 2022) sono previsti per i tre scali investimenti per 215,5 mln €, in buona parte finanziati con fondi pubblici, tra cui:

- per Lamezia Terme: completa ristrutturazione e l'ampliamento dell'attuale terminal merci, da riconvertire in aerostazione passeggeri per tutte le funzioni delle partenze, oltre alla riqualifica dell'attuale aerostazione passeggeri, da dedicare alle sole funzioni degli arrivi;
- per Reggio Calabria: interventi di ristrutturazione e messa in sicurezza dell'aeroporto;
- per Crotone: ampliamento dell'aerostazione e sviluppo delle infrastrutture airside per la realizzazione di un hangar per finalità industriali o di protezione civile.

### **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**

È 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.



10



## Opera SS 182 TRASVERSALE DELLE SERRE: COMPLETAMENTO



Costo	521	Min €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025 (in parte)	
Criticità	Tratti ultimati in discontinuità	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2021-25, APQ Calabria, Commissariamento	

Rilevanza

SOVRAPROVINCIALE

Stato PROG. DEFINITIVA/ LAVORI IN CORSO Macro obiettivo
POTENZIARE MOBILITÀ INTERNA

### **Descrizione**

È un'opera appartenente alla rete infrastrutturale a valenza nazionale che collega in direzione est-ovest i territori calabresi, 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).

Partendo dall'A2, sono in corso i lavori per il superamento del colle dello Scornari (27 mln, entro 2025) e a breve saranno consegnati quelli per il superamento del cimitero di Vazzano (13 mln, entro 2025). Proseguendo verso lo Jonio, il lotto di 6,9 km da Vazzano a Vallelonga è in progettazione esecutiva (appalto integrato aggiudicato, 263 mln), mentre sono in fase di gara la bretella per Petrizzi (35 mln), per riappalto a seguito rescissione contrattuale, e il lotto tra Gagliato e Soverato (183 mln), dopo l'approvazione del progetto definitivo.

### **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.



11



### Opera SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ TURISTICA E COMMERCIALE



Costo	181,4	quantificati nei POT)
Copertura	-	%
Fine lavori	2026 (per interventi PNRR)	
Criticità	Serve una visione più unitaria degl scali presenti in regione	
	Piani Operativi Triennali 2024-26	
Doc. programmazione	AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e AdSP dello Stretto; PNRR	

Rilevanza SOVRAREGIONALE

Stato PROGETTAZIONE VARIA Macro obiettivo
SISTEMA TRASPORTI SOSTENIBILE

#### **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. È necessario potenziare i nodi esistenti e garantire collegamenti efficaci con le infrastrutture terrestri, stradali e ferroviarie.

Nel POT 2024-206 dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio sono previsti: per il porto di Crotone interventi di riqualificazione del molo foraneo, dragaggio imboccatura e completamento impianto antincendio banchina di Riva e porto vecchio (3,8 mln); per il porto di Corigliano la riqualificazione della banchina pescatori (0,8 mln); per il porto di Vibo Valentia la demolizione immobile ex Civa e riqualificazione area piazzali (1,5 mln); per il porto di Palmi completamento e riqualificazione delle infrastrutture (1 mln). Per i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, ricadenti sotto la circoscrizione dell'AdSP dello Stretto, il PNRR ha previsto finanziamenti rispettivamente per: risanamento e consolidamento statico della banchina Margottini (10,8 mln, lavori aggiudicati); risanamento strutturale della banchina scivolo 0, realizzazione di una nuova banchina per i mezzi veloci e di un terminal passeggeri (6,2 mln, lavori aggiudicati). Inoltre, nel POT 2024-26 dell'AdSP dello Stretto sono previsti per il porto di Saline interventi di parziale ripristino dell'accessibilità e rifunzionalizzazione (10 mln).

### **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.



**12** 



**Doc. programmazione** 

## Opera CICLOVIA MAGNA GRECIA: REALIZZAZIONE TRATTI MANCANTI



Costo	520,7	Mln € (per tutta la ciclovia)
Copertura	15	%
Fine lavori	2026 (in parte)	
Criticità	Finanziarie	

PNRR-PNC, DEF 2022

### Rilevanza SOVRAREGIONALE

### Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA

## Macro obiettivo 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.

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, in modo da ridurre il consumo di suolo.

Sono in corso le progettazioni definitive dei primi due lotti:

- Lotto 1 da Villa San Giovanni a Reggio Calabria:
- Lotto 2 da Locri a Soverato: 33 mln, finanziati con fondi PNRR

### **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. Il turismo lento permette la conoscenza più vera delle abitudini e delle tradizioni locali, nonché la destagionalizzazione dei flussi, la valorizzazione delle aree interne, dei borghi e la fruizione sostenibile delle aree protette.

### **Azioni**

Per lo sviluppo del cicloturismo è rilevante che a livello locale ci sia il coinvolgimento di associazioni, organizzazioni sportive, 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.

## FOCUS: IL PONTE SULLO STRETTO



- Il Ponte sullo Stretto richiederà un **investimento complessivo di oltre 13 miliardi e mezzo di euro** che, agendo come stimolo all'economia nazionale, determinerà un impatto positivo sul Pil di oltre 23 miliardi complessivi, con un effetto moltiplicatore della spesa pari a **1,71**. Saranno oltre **36.000 gli occupati**, tra diretti e indiretti, per la durata del cantiere stimata in 8 anni.
- Tali valutazioni derivano da uno studio effettuato da Unioncamere Sicilia, con il supporto tecnico scientifico di Uniontrasporti e OpenEconomics. Alla base della stima della valutazione degli effetti del periodo di cantiere, ovvero degli effetti della spesa per la realizzazione dell'opera in termini di ricadute estese dirette e indirette (spillovers) sull'economia italiana nel suo complesso, c'è un modello macro economico di tipo "Matrice di Contabilità Sociale (SAM)", in linea con le prassi valutative internazionali.
- Lo studio conferma la rilevanza economica dell'opera che mostra produrre effetti significativi e diffusi, sia regionalmente che settorialmente. I 23,1 miliardi di Pil vengono generati in via diretta (5,9 miliardi, pari al 26% del totale) per effetto della spesa in beni e servizi nei settori produttivi coinvolti per la costruzione; in via indiretta (3,8 miliardi, pari all16% del totale) come risultato dell'attivazione delle catene del valore; e in maniera indotta (13,4 miliardi pari, al 58% del totale) per effetto della reimmissione nel sistema economico dei redditi da lavoro e capitale, e del reinvestimento delle entrate fiscali prevalentemente sotto forma di spesa pubblica.
- Oltre a Sicilia e Calabria, fisicamente coinvolte dal cantiere, le regioni italiane che ricevono maggiori benefici economici sono Lombardia, Lazio, Emilia Romagna e Veneto. **Manifattura, Costruzioni e Servizi alle imprese** sono i tre comparti maggiormente impattati dalla costruzione della grande opera. Per quanto riguarda infine gli effetti sul fisco, il cantiere del Ponte determinerà 10,3 miliardi tra gettito diretto (6,9 miliardi) e indiretto (3,4 miliardi).



Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

- Premessa
- La strategia italiana per la BUL



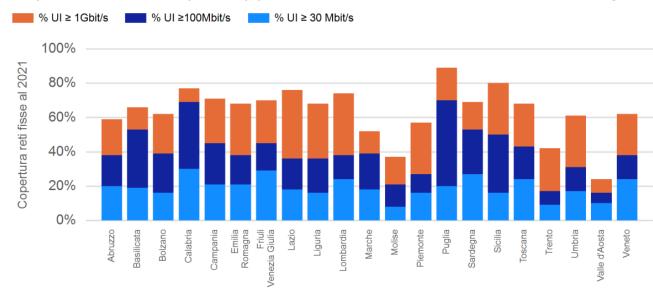


### **PREMESSA**



Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini. Le prestazioni in termini di velocità e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione, conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese. Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «aree di mercato».

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione, condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle «aree a fallimento di mercato».



Nel corso degli anni, anche il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL: ora l'obiettivo è di garantire una connettività ad almeno 1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate (in linea con gli obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Al 2021, il 77% delle unità immobiliari (UI) della regione Calabria risulta essere servito ad una velocità di almeno 30Mbit/s. In particolare, il 47% delle UI è servito ad almeno 100Mbit/s, mentre l'8% ad almeno 1Gbit/s.

Fonte: Infratel, marzo 2024



Attualmente, sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- 2015 Piano Aree Bianche
- 2021 Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»
- 2023 Strategia italiana per la BUL 2023-2026.

Al 2026 si prevede per la regione Calabria la seguente ripartizione delle coperture di RETI FISSE delle unità immobiliari:

- il 51,7% delle unità immobiliari sarà servito da operatori privati con reti in grado di assicurare una velocità di almeno 1Gbit/s;
- il 11,3% è interessato dall'intervento di infrastrutturazione pubblico nell'ambito del Piano BUL Aree Bianche;
- il 37,0% sarà interessato dal piano Italia a 1 Giga, attuato da Infratel Italia nell'ambito del PNRR.

Alla stessa data si prevede per il territorio calabrese la seguente ripartizione della copertura di RETI MOBILI:

- il 82,9% del territorio sarà coperto da reti mobili in grado di assicurare una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- il 15,4% del territorio sarà coperto da reti mobili in grado di assicurare una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- il restante 1,7% del territorio risulterà privo di copertura.







Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 mln di Unità Immobiliari (circa 14,3 mln di abitanti) **nelle aree** cosiddette **a «fallimento di mercato» in 7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020, ma sono ancora in corso.

A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**.

Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), in Calabria i servizi sono già disponibili in 227 comuni (su un totale interessati di 394) con 36.273 unità immobiliari commercializzabili, ma i servizi attivati riguardano solo 83 unità immobiliari (0,2%), evidenziando un livello di «take-up» del servizio di connettività ancora quasi nullo.

Territorio	N° comuni con UI in commercializzazione	N° UI in commercializzazione
Catanzaro	44	6.631
Cosenza	83	15.934
Crotone	18	3.128
Reggio Calabria	51	8.129
Vibo Valentia	31	2.451
Calabria	227	36.273

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infratel, dicembre 2023







## LA STRATEGIA ITALIANA PER LA BUL - 2021



La «Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society» di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

Si compone di **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed **inseriti nel PNRR** (risorse previste ≈ 6,7 Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle «aree a fallimento di mercato».

### 5 nuovi piani (risorse PNRR):

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

**Infratel** ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

È stato **aggiudicato il 75% dei fondi** per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.

A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità, fisse e mobili, come strategiche.

Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi **Piani Italia 1 Giga e Italia 5G** (backhauling e densificazione) dove **si concentrano le maggiori risorse previste dal PNRR** (rispettivamente 3,9 Mld € e 2 Mld €).

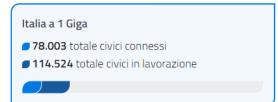
## BUL 2021 - PIANO ITALIA 1GIGA (PNRR)

Il Piano «Italia a 1 Giga» si pone l'obiettivo di fornire connettività ad almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload alle unità immobiliari coperte da una rete con velocità di connessione in download inferiore a 300 Mbit/s. Il numero totale di civici oggetto dell'intervento in Italia sono oltre 6 milioni, di cui il 14,1% in Calabria. L'operatore aggiudicatario in Calabria è RTI TIM & FiberCop.

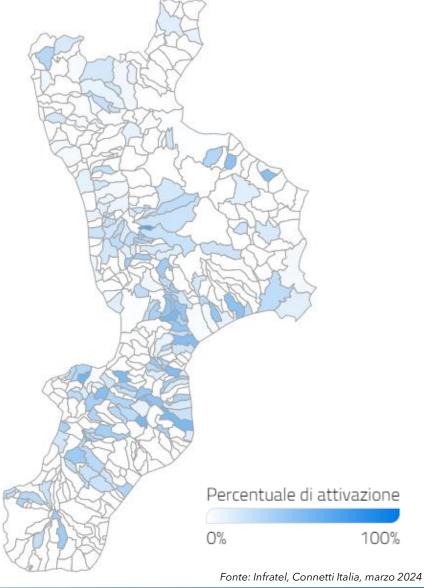
Territorio	<b>N° civici</b> a bando di gara	N° comuni
Catanzaro	186.256	80
Cosenza	428.671	150
Crotone	82.772	27
Reggio Calabria	190.141	97
Vibo Valentia	79.571	50
Calabria	967.411	404

In Calabria il Piano Italia a 1 Giga interessa 967.411 civici da bando, distribuiti in 404 comuni.

Attualmente in regione risultano 114.524 civici in lavorazione (12%) in 317 comuni e 78.003 civici connessi (8%) in 188 comuni.













Il Piano «Italia 5G Backhauling» è finalizzato a rilegare in fibra ottica **11.095** siti radiomobili esistenti in Italia, di cui il **7,3% in Calabria**.

L'operatore aggiudicatario è **TIM** su tutto il territorio nazionale (valore contributo 725,1 milioni di euro).

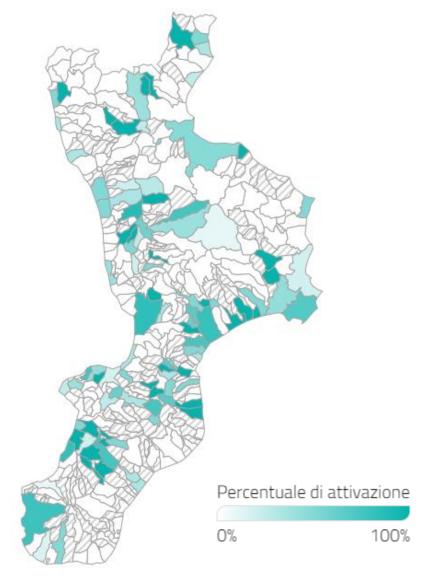
Provincia	N° siti	N° comuni
Catanzaro	155	57
Cosenza	298	101
Crotone	61	19
Reggio Calabria	189	53
Vibo Valentia	111	31
Calabria	814	261

In Calabria, il piano prevede il rilegamento in fibra ottica di **814 siti radiomobili** distribuiti in 261 comuni.

Attualmente in regione 41 risultano nuovi collegamenti di backhauling in lavorazione (5%) е 246 nuovi collegamenti di realizzati backhauling (30%).







Fonte: Infratel, Connetti Italia, marzo 2024











Il Piano «Italia 5G Densificazione» prevede la realizzazione di nuovi siti radiomobili in 1.385 aree del Paese corrispondenti a circa 16 mila pixel<sup>(\*)</sup> al fine di garantire la **velocità ad almeno 150 Mbit/s in downlink e 30 Mbit/s in uplink**, in aree in cui non è presente, né lo sarà nei prossimi cinque anni, alcuna rete idonea a fornire connettività a 30 Mbit/s in condizioni di punta del traffico. L'**operatore** aggiudicatario è **INWIT in RTI con TIM e Vodafone** su tutto il territorio nazionale (valore contributo 345,7 milioni di euro).

Provincia	Nuovi siti (lavorazione e realizzati)	N° comuni
Catanzaro	2	7
Cosenza	5	41
Crotone	1	9
Reggio Calabria	4	15
Vibo Valentia	3	12
Calabria	15	84

Attualmente in regione Calabria risultano 14 nuove stazioni radio base in lavorazione e 1 nuova stazione radio base realizzata.

Italia 5G - Densificazione	
■ 1 totale sito attivato ■ 14 totale siti in lavorazione	
14 cotale significatione	



Fonte: Infratel, Connetti Italia, marzo 2024









Per i piani precedentemente descritti - Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) - sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di **una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026)**, illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.

La nuova Strategia è articolata partendo da **3 macro-obiettivi**, per passare poi a declinare **4 principi guida** e arrivare quindi a definire **4 aree di intervento**.

### Macro-obiettivi

- Rilanciare il settore delle telecomunicazioni.
- Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
- Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi

### Principi guida

- Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
- Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
- Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
- Riduzione del digital divide tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali.



## LA STRATEGIA ITALIANA PER LA BUL - 2023



### Aree di intervento

- Interventi trasversali, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo sviluppo della connettività fissa, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- Interventi per lo sviluppo della connettività mobile, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
- Interventi a sostegno della domanda, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza

Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno **25 interventi**, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, **raggruppati in 10 cluster**.

Il totale delle **risorse previste** ammonta a **2,8 miliardi di euro**, la maggior parte delle quali (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.

L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.

Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di «regia» e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



2.821,5 mln €



## Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL

**STRATEGIA** 2023-2026

Aree di intervento e relativi cluster

### AREA INTERVENTI TRASVERSALI

1.155 mln €

- Normativa, regolamentazione e incremento capacità operativa della PA e delle Telco (5 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (70 mln €)
- Supporto per infrastrutture strategiche (450 mln €)
- Innovazione di settore (630 mln €)

## AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI FISSE

455 mln €

Domanda qualificata della PA - Sviluppo delle reti in settori prioritari (455 mln €)

## AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI MOBILI

1.101,5 mln €

- Domanda qualificata della PA Sviluppo reti 5G di nuova generazione e servizi innovativi (1.100 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (1,5 mln €)

## AREA INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA DOMANDA

110 mln €

- Comunicazione e sensibilizzazione (10 mln €)
- Stimolo all'adozione della BUL (100 mln €)

Fonte: CITD, agosto 2023







# Considerazioni finali

Le dinamiche in atto

Il contributo del sistema camerale





### LE DINAMICHE IN ATTO



La Calabria è una regione che, dal punto di vista economico, presenta un forte divario con il resto del Paese, ma anche rispetto al solo Mezzogiorno. I **principali indicatori macroeconomici** descrivono una regione che produce solo l'1,8% della ricchezza nazionale, a fronte del 3,1% della popolazione; presenta il PIL pro capite il più basso d'Italia; esporta solo lo 0,1% delle merci che il Paese vende fuori dai confini, anche se in crescita negli ultimi anni.

L'ossatura del sistema economico calabrese è fatta prevalentemente da **micro e piccole imprese**, che hanno una catena di approvvigionamento molto corta. Il divario si fa sentire anche sul fronte delle performance infrastrutturali. Per la Calabria si riscontrano **gravi deficit** rispetto alla **logistica**, ma anche per la **ferrovia** e la **strada** gli indicatori sono sotto la media nazionale nel primo caso del 14% e nel secondo del 13%. Un po' meglio gli aeroporti, il cui KPI complessivo regionale è 93, mentre solo sul fronte dei **porti** la performance nel 2023 è stata superiore alla media nazionale del **55%**.

La marginalità fisica della regione, esasperata dalla scasa dotazione di infrastrutture e bassa funzionalità del suo sistema dei trasporti, rende difficile alle imprese connettersi con i mercati nazionali ed esteri. La scarsa accessibilità dei territori influisce anche sulla qualità della vita dei cittadini, obbligandoli a viaggi più lunghi e meno sicuri per raggiungere funzioni primarie della vita sociale. Spesso le infrastrutture influiscono anche sulle scelte localizzative di imprese e famiglie. La Calabria è la terza regione per spopolamento delle aree interne, colpito il 58% dei comuni.

L'attuale **situazione geopolitica mondiale**, fatta di tensioni commerciali e sanzioni, di instabilità politica e conflitti, di speculazione e inflazione, può avere impatti significativi sull'economia del Paese nel suo complesso, ma anche su quella calabrese.

## LE DINAMICHE IN ATTO



La complessa **crisi del Mar Rosso**, che ha prodotto l'aumento dei costi dei noli dei container, ma soprattutto ha più che dimezzato i passaggi dal canale di Suez, rischia di fa saltare la centralità del Mediterraneo per le rotte commerciali tra Oriente e Europa. Molte navi per motivi di sicurezza stanno scegliendo di circumnavigare l'Africa, anche se vanno incontro a dieci-dodici giorni in più di viaggio.

La direttiva UE sul transhipment (**ETS, Emission Trading System**) creata per costringere chi provoca emissioni inquinanti a versare una compensazione economica, applicata alle navi che attraccano nei porti europei, da pagare dal 2025 in avanti, rischia di mettere in difficoltà soprattutto i porti del basso Mediterraneo, quelli da cui partono le autostrade del mare, nonché quelli di transhipment, come Gioia Tauro. In questo caso, le navi che attraversano il Mediterraneo andrebbero a preferire i porti del nord Africa, rispetto agli scali europei.

L'attivazione della Zona economica speciale per il Mezzogiorno - "**ZES unica**" va vista come un'opportunità per lo sviluppo economico del Sud Italia, e quindi anche della Calabria, in quanto fornisce incentivi e agevolazioni mirate alle imprese che scelgono di investire e stabilirsi nella regione. Le diverse iniziative imprenditoriali intraprese beneficeranno di **specifiche agevolazioni e semplificazioni**, a partire da un'**autorizzazione unica** da presentare allo Sportello unico digitale per lo svolgimento delle pratiche amministrative, denominato "**S.U.D. ZES**" (gestito dal sistema camerale). È prevista la riduzione dei tempi di diversi procedimenti: per esempio tagliati di 1/3 nel caso di concezione edilizie, permessi a costruire, concessioni demaniali, autorizzazione paesaggistica, autorizzazione integrata ambientale. Possono essere istituite zone franche doganali intercluse e le regioni possono applicare incentivi economici sia per le imprese già esistenti nell'area, sia in quella di nuova costruzione. Inoltre, la legge di bilancio 2024 ha stanziato risorse pari a 1,8 miliardi di euro per il credito di imposta per i nuovi investimenti in queste aere.



## IL CONTRIBUTO DEL SISTEMA CAMERALE



In tale contesto, il sistema camerale calabrese, con in testa Unioncamere Calabria, vuole **contribuire allo sviluppo della rete di trasporto e logistica della regione**, in accordo con le imprese territoriali che rappresenta e le istituzioni locali e centrali che programmano e finanziano la nuova infrastrutturazione, nonché la manutenzione dell'esistente.

Il **Programma Infrastrutture**, promosso e finanziato da Unioncamere italiana e messo in atto in regione da Unioncamere Calabria, ha permesso lo sviluppo di differenti attività volte alla **conoscenza delle dinamiche in atto sotto diversi aspetti**, dall'accessibilità degli scali aeroportuali, alla valutazione dei costi della logistica, alle opere prioritarie per il mondo economico calabrese per superare la marginalità e avviare una stagione di sviluppo e apertura verso il Mediterraneo e il Continente. La conoscenza risulta di primaria importanza per affrontare in maniera concreta e puntuale le sfide che derivano dalla situazione attuale.

Il **Libro Bianco delle priorità del mondo economico calabrese** è fondato sull'approccio dell'**ascolto**, delle scelte condivise, della necessità di interventi derivanti da una visione allargata verso il Mediterraneo e i mercati internazionali. Le opere in esso indicate forniscono utili indicazioni programmatiche e derivano dall'attività di continuo confronto con il territorio, dai tavoli di incontro e concertazione, alle indagini diffuse, che permettono il coinvolgimento di un numero ampio di imprese.

In questa seconda edizione si è proceduto a monitorare le 12 priorità individuate nella prima annualità di progetto, evidenziando delle **criticità significative su almeno 5 interventi**, il cui rallentamento nella realizzazione potrà solo frenare ulteriormente lo sviluppo della regione e della sua economia, impedendogli di connettersi con il resto del Paese (Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, Ferrovia Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello), ma anche di migliorare gli spostamenti interni (SS 106 in direzione nord-sud e SS 182 in direzione trasversale) o di utilizzare le sue ricchezze naturali e paesaggistiche in maniera differente (Ciclovia Magna Grecia).

## IL CONTRIBUTO DEL SISTEMA CAMERALE

Si è inoltre proceduto a stilare **una short list di opere «indifferibili»**, su cui si chiede alle istituzioni preposte di intervenire in maniera decisa e tempestiva, per rimuovere le possibili criticità, per recuperare le risorse necessarie, per superare i conflitti con i territori, al fine di garantire una rete dei trasporti affidabile, continua e di alta qualità.

Il processo di **trasformazione infrastrutturale e logistica** nel nostro Paese risulta da sempre molto **rallentato**, in primis per vincoli finanziari, ma anche per una burocrazia lenta che porta ritardi nei processi decisionali, una pianificazione spesso inadeguata, un ritardo nell'adozione di tecnologie innovative.

Ad oggi, le **risorse** del PNRR-PNC, del Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, del nuovo Contratto di Programma di ANAS e di quello di RFI messe a disposizione della regione Calabria possono fare la differenza e invertire la rotta, in termini di traguardi raggiunti. È necessario però partire da una **visione comune e condivisa** tra i portatori di interesse, con uno sguardo d'insieme che vada oltre i confini regionali.

Il **sistema camerale**, come collante tra mondo economico e enti di governo regionale e centrale e facilitatore dei processi di confronto, può contribuire allo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto e logistica efficiente e di alta qualità, capace di facilitare lo spostamento agevole ed efficace delle persone e delle merci.

In questa annualità, è stato rafforzato il **rapporto tra Unioncamere Calabria e Regione Calabria**, firmando un protocollo di collaborazione per attività di promozione, supporto e sviluppo di competenze in materia di infrastrutture. L'obiettivo comune è lo sviluppo di una rete di trasporto e logistica integrata e competitiva, condivisa dal sistema produttivo e dai cittadini, mantenuta in efficienza, sicura e sempre più sostenibile. Gli sforzi dovranno essere tesi all'incentivazione di modi di trasporto ecosostenibili, come la ferrovia e il mare, e più in generale verso l'intermodalità e una digitalizzazione sempre più spinta delle operazioni.

## Report realizzato da Unioncamere Calabria



con il supporto tecnico scientifico di



(marzo 2024)