



REGIONE CALABRIA

Assessorato alle Infrastrutture
Pianificazione, Sviluppo Territoriale
Pari Opportunità

Prot. n. 345580 del 26/10/2020

Segreteria della IX Commissione Trasporti, Poste e telecomunicazioni

Massimiliano Ciarpaglini

tel. 0667609907 - 0667603416

Email: com_trasporti@camera.it

Oggetto: Memoria scritta su risoluzioni all'esame delle Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei deputati

In riscontro alla richiesta di cui in oggetto, pervenuta dopo la riunione dell'Ufficio di presidenza delle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), della Camera dei deputati, tenutasi il 14 ottobre scorso, di cui si è presa conoscenza dei testi, si riporta, a seguire, una memoria recante: *Piano di investimenti per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo delle grandi infrastrutture del Mezzogiorno.*

La Regione Calabria, ormai da decenni, versa in una situazione di ritardo rispetto non solo agli altri paesi europei ma anche alle altre regioni del Centro-Nord Italia.

Ci sono ritardi nello sviluppo economico, basti considerare l'ultimo report dei Conti economici territoriali tra il 2016 ed il 2018 pubblicato da Istat, secondo cui il PIL nel 2018 ha registrato un -0,8 rispetto al 2017 con assegnazione dell'ultimo posto come regione più povera d'Italia. A questo si aggiunge l'effetto negativo dovuto alla pandemia da Covid-19, ancora in corso, che ha prodotto in tutta Italia un crollo del PIL con una contrazione, a fine del 2020, pari al 10,6%, come indicato dalle stime più recenti del Fondo monetario internazionale.

In Calabria ci sono anche evidenti problemi di accessibilità aggravati dal continuo sviluppo della ferrovia ad alta velocità al Centro-Nord causa di un sempre crescente divario infrastrutturale e socio-economico. Basti pensare ai collegamenti Milano-Roma e Roma-Villa San Giovanni: hanno circa la stessa distanza ferroviaria (600 km) ma il tempo di percorrenza è circa il doppio da Roma a Villa rispetto a Roma a Milano.

Ci sono anche problemi connessi al sistema di trasporto che serve le aree interne, insufficiente a garantire infrastrutture e servizi con livelli minimi europei di funzionalità e senza integrazione tra le diverse componenti modali. Le stime di Ance su dati 2016 della Commissione europea indicano che il grado di accessibilità alla rete autostradale ed alla rete ferroviaria, intesi come il tempo impiegato dalla popolazione presente nelle zone circostanti ad accedere alla relativa infrastruttura, sono pari a 26,1 e 34,2 rispettivamente e con riferimento al valore 100 della UE28, e posizionano la Calabria al terzo ultimo posto rispetto al dato nazionale.

La Calabria ha necessità di interventi di riequilibrio territoriale per avere un livello adeguato di infrastrutture di trasporto, in quanto non sono garantiti ai cittadini diritti, opportunità e prospettive in egual misura al resto del Paese. Gli investimenti in infrastrutture di trasporto costituiscono, pertanto, un imprescindibile punto di partenza per lo sviluppo del territorio, consentono la connessione efficiente al resto d'Italia, all'Europa ed al Mediterraneo e la coesione a livello regionale.

Infatti, gli interventi sulle infrastrutture di trasporto sono improcrastinabili per la Calabria, in un quadro generale di recupero e realizzazione di un sistema di trasporto e mobilità efficiente, in quanto elemento centrale per la crescita e lo sviluppo sostenibile economico, sociale ed ambientale del territorio, anche in coerenza con le linee strategiche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per *Un Paese con infrastrutture sicure ed efficienti.*

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, di seguito PRT, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017, è tra gli strumenti che consentono alla Regione di realizzare un sistema dei trasporti e mobilità mirato al rafforzamento economico interno,



REGIONE CALABRIA

**Assessorato alle Infrastrutture
Pianificazione, Sviluppo Territoriale
Pari Opportunità**

l'interazione con l'UE ed il Mediterraneo e l'integrazione di tutto il territorio della Calabria, sviluppato al meglio delle capacità disponibili rispetto alla situazione attuale e in tutti gli orizzonti temporali futuri.

Il PRT definisce una vision articolata in 4 goals: sviluppo economico, accessibilità esterna, accessibilità interna e sostenibilità, da perseguire attraverso la definizione di 10 Obiettivi, 10 Azioni e 100 Misure operative, 10 per ogni Azione.

Il PRT è coerente con l'oggetto di questa memoria e, rispetto alla necessità di potenziamento, ammodernamento e sviluppo delle grandi infrastrutture della Calabria, i relativi Obiettivi di Piano sono:

- l'Obiettivo 3: Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale, indica l'Azione 3: Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie;
- l'Obiettivo 4: Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale ed internazionale, indica l'Azione 4 Misure per migliorare i servizi passeggeri nazionali ed internazionali e l'accessibilità esterna;
- l'Obiettivo 5: Sistema logistico e sistema portuale indica l'Azione 5: Misure per promuovere lo sviluppo economico della Calabria e la crescita del PIL, connesse al sistema logistico e al sistema portuale;
- l'Obiettivo 6: Sistema Gioia Tauro indica l'Azione 6: Misure per lo sviluppo del Sistema dell'area di Gioia Tauro nei contesti euromediterraneo e intercontinentale;
- l'Obiettivo 7: Offerta infrastrutturale nodale e lineare indica l'Azione 7: Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica.

Inoltre, in fase di prima applicazione del PRT, la Regione Calabria ha individuato le infrastrutture invariante intese come quelle finalizzate al recupero di efficienza del sistema trasportistico di base ed al perseguimento dei target europei, con l'obiettivo di dare funzionalità operativa a infrastrutture riguardanti la Calabria. Tra le infrastrutture invariante ci sono la A2, le strade statali e tutte le strade classificate come provinciali alla data di adozione della proposta preliminare del PRT (2016); le direttrici ferroviarie tirrenica Reggio-Sapri, jonica Reggio-Metaponto e le trasversali Catanzaro Lido-Lamezia Aeroporto e Paola-Cosenza-Sibari; i porti di rilevanza internazionale, nazionale e regionale, gli aeroporti.

In coerenza gli Obiettivi di Piano e in relazione a infrastrutture invariante, per superare le criticità del sistema delle infrastrutture dei trasporti che compromettono lo sviluppo della regione, sono stati individuati opere per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo delle infrastrutture della Calabria, anche in considerazione del completamento delle reti Ten-T e delle connessioni alle stesse, e la necessità di elevare a livello di rete Ten-T comprehensive la strada statale Jonica 106 nella tratta da Catanzaro Lido a Reggio Calabria, la linea ferroviaria Jonica e la strada statale di collegamento Jonio-Tirreno SS 682, l'aeroporto di Lamezia Terme ed il corridoio ferroviario Jonio Tirreno al livello core.

Tra le opere fondamentali che costituiscono investimenti essenziali per rendere competitiva la Calabria a livello infrastrutturale, funzionali alla mobilità delle componenti passeggeri e merci, si considerano quelle per il potenziamento delle direttrici longitudinali e trasversali delle reti stradale e ferroviaria e delle relative trasversali, quelle per il potenziamento della rete aeroportuale e della rete portuale rispetto sia al porto internazionale di Gioia Tauro sia ai porti nazionali e regionali.

In particolare per le reti stradale e ferroviaria e per i nodi portuali e aeroportuali, si ritiene siano necessario un piano di investimenti per:

Rete stradale

- Completamento della A2-Autostrada del Mediterraneo con ammodernamento dei tratti da Cosenza ad Altilia, da Pizzo a Vibo Valentia/Sant'Onofrio e da Villa San Giovanni a Reggio Calabria;
- Miglioramento della viabilità di adduzione con ammodernamento degli svincoli di Cosenza nord e Cosenza Sud;
- Progettazione e finanziamento dell'Asse stradale 106 Jonica da Reggio Calabria a Sibari, in considerazione degli esistenti agglomerati abitativi, con infrastruttura a 4 corsie almeno nella tratta da Sibari a Catanzaro, con bypass infrastrutturali per superare gli insediamenti abitativi da



**Assessorato alle Infrastrutture
Pianificazione, Sviluppo Territoriale
Pari Opportunità**

Catanzaro a Reggio, e comunque nelle altre tratte giustificate da elevati livelli di domanda di mobilità. La SS106 costituisce l'unico collegamento e di accesso alle aree interne della costa ionica, e allo stato di fatto presenta numerose criticità infrastrutturali (carreggiata ristretta, ponti a senso unico alternato, attraversamenti di centri abitati);

- Completamento del 3° megalotto della SS 106 Jonica, dall'innesto con la SS 534 Firmo-Sibari a Roseto Capo Spulico;
- Completamento della SS 534 Firmo Sibari fino all'innesto con SS106 Jonica;
- Ammodernamento della SS107 Silana Crotonese dall'innesto con la SS 18 a Paola all'innesto con la SS 106 a Crotona;
- Ammodernamento della SS 280 dei Due Mari dall'innesto con la A2 a Catanzaro;
- Completamento della SS 713 Trasversale delle Serre dall'innesto con la A2 dallo svincolo di Vazzano all'innesto con la SS 106 in prossimità di Soverato;
- Ammodernamento e messa in sicurezza della SS 682 Jonio-Tirreno da Gioiosa a Rosarno.
- Piano di investimento sulla rete secondaria. Si fa presente che la rete extraurbana non ANAS, di competenza delle province e della Città Metropolitana richiede interventi di adeguamento e messa in sicurezza considerato che è vetusta, spesso caratterizzata da tracciati plano-altimetrici difficili e da elevati flussi che portano alla saturazione di talune sezioni stradali. Si conferma la necessità manifestata dalle Commissioni di mantenere e potenziare tutta la rete dei collegamenti intra-regionali. Le reti stradali secondarie (83% della rete stradale in Italia) costituiscono il collegamento tra i centri interni alla rete primaria. Le reti secondarie (provinciali e metropolitane) si trovano in una situazione di grave deficit manutentivo (da circa 10 anni l'investimento per la manutenzione si è quasi azzerato). Il governo ha previsto uno stanziamento di 250 milioni all'anno dal 2019 al 2033 sui 130.000 km di reti provinciali e metropolitane italiane, ovvero 1.923 €/km anno, rispetto al fabbisogno unitario medio annuo per manutenzione stradale pari a 13.000 euro/km per la manutenzione ordinaria e 33.000 euro/km per la manutenzione straordinaria. Complessivamente quantifica in 6,1 miliardi di euro il fabbisogno complessivo manutentivo annuo per la rete secondaria suddiviso in 4,4 miliardi di euro per la manutenzione straordinaria e 1,7 miliardi di euro per la manutenzione ordinaria (fonte DEF 2020). Praticamente allo stato attuale all'anno è finanziato appena il 4% del fabbisogno manutentivo. Si tratta di una situazione emergenziale per i 10.000 km di reti stradali provinciali e metropolitane della Calabria. A tal fine si ricorda che il Pnrr prevede per la missione n.3 l'incremento della resilienza, il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni delle infrastrutture e interventi su ponti e viadotti. Come riportato da Istat nel Report Incidenti stradali in Calabria su dati del 2018, rispetto al 2017 i sinistri sono diminuiti del 6,0% in ambito urbano, aumentati del 6,0% sulle strade extraurbane e del 29,0% sulle autostrade; gli incidenti più gravi sono avvenuti sulle strade extraurbane (8,6 decessi ogni 100 incidenti), oltre che sulle autostrade (2,5 ogni 100).

Rete ferroviaria

- Realizzazione di un'alta velocità sulla direttrice Salerno-Reggio Calabria, a partire da un progetto di fattibilità tecnico-economica (DL19 maggio 2020, n. 34, art. 208) che consideri esplicitamente la realizzazione di una infrastruttura cosiddetta LARG - Lean, Agil, Resilient, Green, anche su un nuovo tracciato, comunque almeno per il trasporto passeggeri. Si evidenzia inoltre l'esigenza condivisa degli operatori della logistica che insistono per l'adeguamento agli standard europei sulla direttrice tirrenica;
- Elettificazione della linea Jonica da Melito a Sibari con l'ammodernamento infrastrutturale di alcune tratte (curve a raggio ridotto e gallerie), escludendo dal computo del Piano di Investimenti i tratti con lavori in corso;



REGIONE CALABRIA

Assessorato alle Infrastrutture Pianificazione, Sviluppo Territoriale Pari Opportunità

- Elettificazione della linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido, l'ammodernamento infrastrutturale della tratta Settingiano-Lamezia Terme, escludendo dal computo del Piano di Investimenti i tratti con lavori il corso;
- Potenziamento della linea Paola-Cosenza-Sibario valutazione in alternativa della Sibari - Catanzaro-Lamezia quale corridoio Jonio-Tirreno per le merci;
- Upgrading del nodo infrastrutturale e tecnologico di Reggio Calabria;
- Recupero delle ferrovie interne anche ai fini turistici (il Pnrr lo prevede per la missione n.3).

Rete aeroportuale

- Connessione diretta dell'aerostazione di Lamezia Terme alla nuova infrastruttura ferroviaria ad alta velocità;
- Assicurazione di stabile finanziamento della continuità territoriale per gli aeroporti di Reggio Calabria e Crotona che, benché sia prevista dalle norme (articolo 82 della Legge 27 dicembre 2002, n. 289 e articolo 4 della Legge 24 dicembre 2003, n. 350), è nei fatti "discontinua" per l'assenza di risorse.

Rete portuale

- Sviluppo della portualità turistica con il potenziamento dei porti esistenti e la realizzazione dei nuovi porti previsti nel Piano regionale dei trasporti, a partire dai punti in cui la distanza fra due porti supera i 100 km;
- Approfondimento almeno fino a 18 metri e consolidamento dei fondali del Porto di Gioia Tauro, che costituisce intervento strategico in considerazione dello sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri;
- Riconversione e rifunzionalizzazione del Porto di Saline Ioniche, finanziato nell'ambito del "pacchetto Colombo" (Delibera CIPE n. 1 del 28 gennaio 1971) per scopi industriali come il Porto di Gioia Tauro, ma a differenza di esso rimasto in stato di completo degrado e non utilizzabile;
- Incremento del numero di corse per garantire la continuità territoriale nello Stretto, con ampliamento della fascia oraria dei collegamenti, e con garanzia di stabile finanziamento.

In ultimo, si ritiene necessario un piano di investimenti per la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. L'intervento è funzionale a garantire la continuità territoriale non solo tra la Sicilia e la Calabria, ma ha un'importanza strategica per collegare l'Italia tutta ed il resto d'Europa al Mediterraneo e superare la strozzatura, oggi presente, su uno dei collegamenti marittimi più importanti dell'intera Europa. In tale contesto è necessario comunque prevedere una adeguata soluzione alternativa per i giorni in cui l'infrastruttura non sarà transitabile, garantendo l'attraversamento sullo Stretto con le navi ro-ro da un nuovo approdo in territorio calabrese posto al di fuori delle aree urbane di Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Solo considerando la Calabria e la Sicilia, la realizzazione dell'attraversamento stabile consentirebbe di avere un'unica grande città di oltre un milione di abitanti e unire fisicamente non solo Villa e Messina, ma anche il territorio più ampio di Reggio, della Calabria Meridionale, di Catania e della Sicilia Orientale. Si potrebbe coprire la distanza di 3 km, assimilabile a quella di uno spostamento del trasporto pubblico urbano, in un tempo inferiore o uguale a 30 minuti, contro gli oltre 60 attuali considerando i tempi per spostamenti intermodali, sosta, attesa al traghetto ed attraversamento.

Gli studi tecnico/finanziari esistenti hanno già dimostrato la valenza dell'opera e possono essere palesemente confermati dall'analisi della domanda e dai dati sugli spostamenti attuali. Ogni giorno oltre 17.000 persone si spostano tra le sponde, oltre 6.000 sono spostamenti pedonali su traghetto e aliscafo, oltre 4.000 gli autoveicoli tra auto, bus e camion. Fra questi spostamenti, molti sono pendolari. Infatti, fra i territori delle città metropolitane di Reggio e Messina, sulla base dei dati rilevati dall'ISTAT nell'ultimo censimento della



REGIONE CALABRIA

**Assessorato alle Infrastrutture
Pianificazione, Sviluppo Territoriale
Pari Opportunità**

popolazione, vi sono 9.774 spostamenti pendolari in un giorno ferialo medio, di cui il 51% sono effettuati per motivi di studio. Il 55% di questi è concentrato fra i comuni capoluogo. Anche evidente è il dato giornaliero sui collegamenti ferroviari con 300 vagoni merci, 70 vagoni passeggeri e la criticità del sistema dei treni che si spezzano a Villa e poi si ricongiungono a Messina, e viceversa, con relativi tempi che possono arrivare alle due ore ed una velocità media di 1,5 km/h. La connessione ferroviaria diretta con la Sicilia consentirebbe agli operatori ferroviari l'effettuazione di più efficienti servizi di media e lunga percorrenza che servirebbero una popolazione di circa 7 milioni di abitanti fra Calabria e Sicilia. La realizzazione dell'attraversamento stabile consentirebbe anche l'ampliamento del bacino dell'Aeroporto dello Stretto e costituirebbe il definitivo volano per il suo rilancio.

Rimanendo disponibile per ogni altro eventuale approfondimento e/o chiarimento, si porgono cordiali saluti.

L'Assessore
F.to Ing. Domenica Catalfamo