

REGIONE



CALABRIA

il futuro è Calabria

2021/2027 Scenari e modelli

TAVOLO 3

UNA CALABRIA PIÙ CONNESSA

Assessore Domenica Catalfamo



**POR Calabria
2014-2020
Fesr-Fse
il futuro è un lavoro quotidiano**



UNIONE EUROPEA
FONDI STRUTTURALI E DI INVESTIMENTO EUROPEI



REPUBBLICA
ITALIANA



REGIONE
CALABRIA

Sommario

TAVOLO 3 – UNA CALABRIA PIU’ CONNESSA: MOBILITA’ E CONNETTIVITA’ REGIONALE ALLE TIC	3
ANALISI DEL CONTESTO	3
Connettività digitale.....	3
Reti di trasporto	5
TPL e Offerta di Mobilità	10
Domanda di Mobilità	11
Aree a domanda debole	12
OBIETTIVO STRATEGICO 3 – UNA CALABRIA PIU’ CONNESSA	13
La Politica di Coesione 21-27 e il Framework d’Azione	13
PRIORITA’ STRATEGICHE E RISULTATI ATTESI.....	16
SINTESI DEI LAVORI DEL 30.07.2020.....	19

TAVOLO 3 – UNA CALABRIA PIU' CONNESSA: MOBILITA' E CONNETTIVITA' REGIONALE ALLE TIC

ANALISI DEL CONTESTO

Connettività digitale

Il Digital Economy and Society Index (DESI) è stato introdotto dalla Commissione Europea nel 2014 per misurare i progressi degli Stati membri in termini di digitalizzazione e focalizzare le priorità da darsi per ridurre i gap tra i vari Paesi. Nel sistema italiano molte competenze e risorse fondamentali per raggiungere questi obiettivi si trovano all'interno delle Regioni, pertanto l'Osservatorio Agenda Digitale del Politecnico di Milano costruisce ogni anno il **DESI regionale**, replicando su scala locale l'approccio utilizzato a livello europeo.

Nell'edizione **2019** del DESI regionale – che analizza dati relativi **all'anno 2018** – gli indicatori utilizzati sono 34, raccolti come per il DESI nazionale in cinque aree principali: **Connettività**, che misura lo sviluppo della banda larga, la sua qualità e il suo utilizzo; **Capitale umano**, che misura le competenze necessarie a trarre vantaggio dalle possibilità offerte dalla società digitale; **Uso di internet**, che misura le attività che i cittadini compiono grazie al web, alla connettività e alle competenze digitali; **Integrazione delle tecnologie digitali**, che misura la digitalizzazione delle imprese e l'impiego del canale online per le vendite; **Servizi pubblici digitali**, che misura la digitalizzazione della PA, con un focus sull'eGovernment.

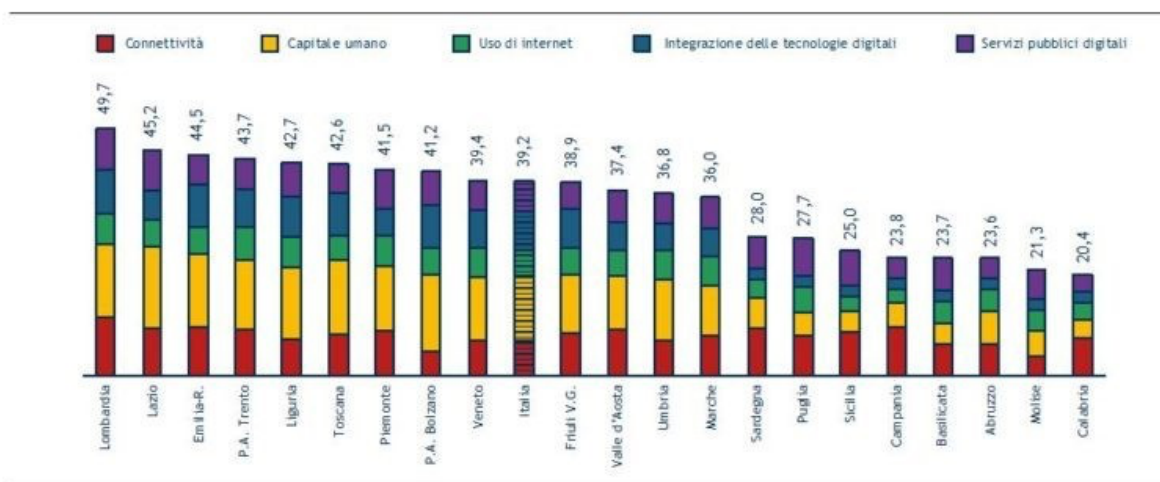


Figura 1: Punteggi delle regioni e delle province autonome italiane sul DESI. (Fonte osservatorio agenda digitale Politecnico di Milano)

Nel panorama italiano la migliore performance è ottenuta dalla Lombardia, con un punteggio pari a 49,7 su 100, mentre la Calabria, registra un punteggio di solo 20,4 su 100. In generale, delle nove regioni con un punteggio superiore alla media italiana, sette sono del nord (Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Piemonte, Veneto, e province autonome di Trento e Bolzano) e due del Centro

(Lazio e Toscana). Al di sotto della media italiana troviamo tutte le altre regioni, in particolare le ultime (sotto i 30 punti) sono tutte regioni del Mezzogiorno.

Come mostrato in Figura 2, in tutte le aree, la migliore regione italiana è sempre sotto la media europea; la variabilità delle regioni italiane attorno alla media nazionale è molto ampia, e supera i 50 punti su 100 nell'area capitale umano.

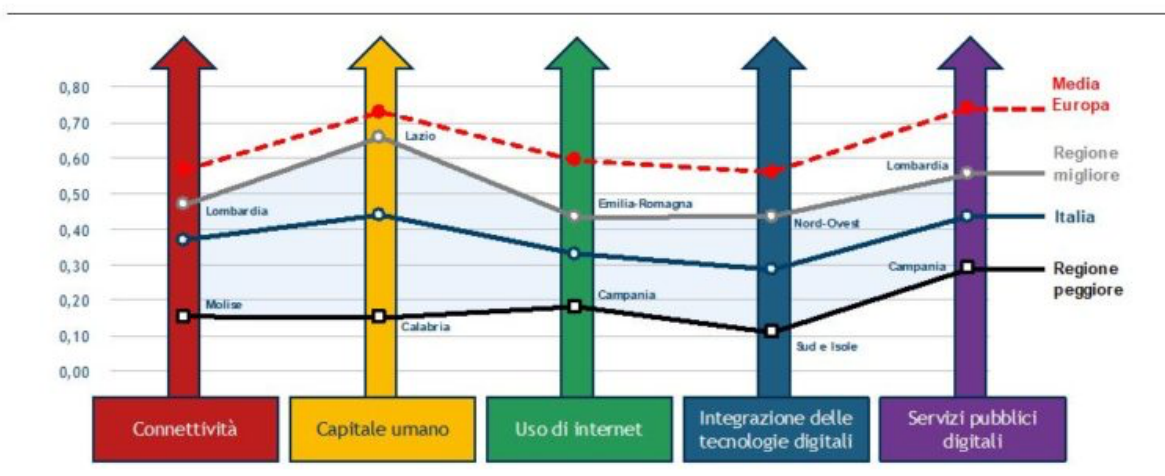


Figura 2: Posizione delle Regioni Italiane rispetto alla Media Europea (Fonte osservatorio agenda digitale Politecnico di Milano)

Connettività. In questa area la migliore regione è la Lombardia che, con un punteggio di 46,8 su 100, è ben sopra la media italiana (pari a 36,8) e la più vicina alla media europea (56,7). Tra le regioni maggiormente in difficoltà troviamo il Molise che, oltre a non essere coperta dalla banda a 100 Mbps, risulta avere la copertura a 30 Mbps più bassa a livello italiano (il 26% delle abitazioni) e, più in generale, il peggior punteggio complessivo nell'area connettività (15 punti su 100).

Sul Capitale umano in generale, l'area soffre di forti disuguaglianze (**la Calabria** ha uno score di soli 15 punti e il Digital Skill Rate differisce tra nord-ovest e mezzogiorno di ben 6 punti percentuali) e di problemi trasversali legati alla mancanza di una strategia organica a livello nazionale. **Nell'uso di internet** la regione maggiormente in difficoltà risulta essere la Campania, con un punteggio di 18,1. La Campania è ultima anche per consultazione di news (45% della popolazione), mentre solo il 46% dei molisani ha scaricato musica, video o giochi, e solo il 6% degli stessi. Sul fronte della comunicazione, invece, il divario nord-sud si ribalta: la regione che usa maggiormente i social è l'Abruzzo (71%), quella che videochiama di più è la Puglia (53%), mentre le peggiori in queste due aree sono rispettivamente la provincia autonoma di Bolzano (56%) e il Piemonte (41%).

Per ciò che concerne l'**Integrazione delle tecnologie digitali**. In quest'area sono disponibili dati solo a livello di ripartizione geografica (nord-ovest, nord-est, centro, sud e isole). Il nord-ovest ha la performance migliore (punteggio pari a 43,4 su 100), mentre sud e isole sono ancora in forte ritardo (10,9). **Sui Servizi pubblici digitali** a livello italiano, la performance migliore è ancora una volta quella della Lombardia che, con un punteggio di 55,5 su 100, è la più vicina alla media europea (74).

Fanalino di coda per il Sud sono invece Calabria, Campania e Abruzzo, ancora lontane dal 50%. Trentino-Alto Adige e Valle d'Aosta sono invece i territori che maggiormente interagiscono con la PA per via telematica.

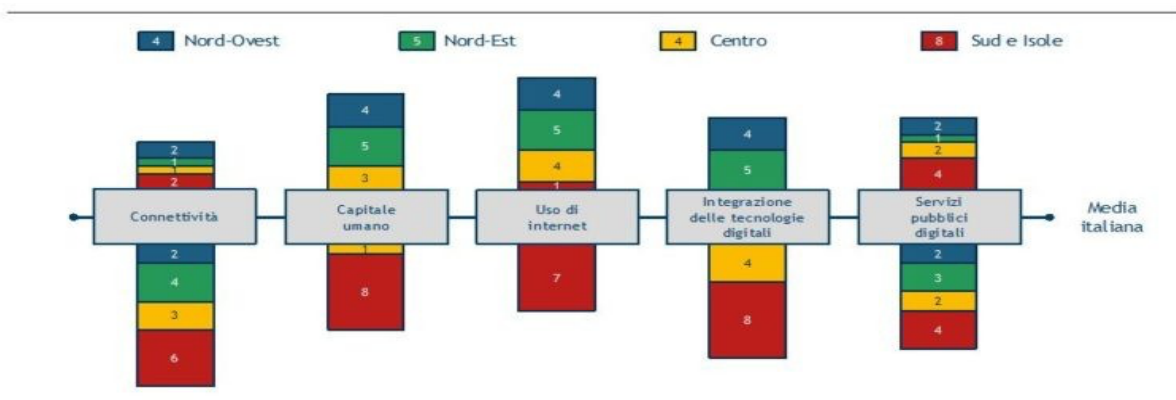


Figura 3. Regioni italiane sopra e sotto la media nazionale sul DESI (dati raccolti a metà 2018 Fonte OAD Politecnico di Milano)

Possiamo analizzare i divari regionali anche con riferimento alle singole aree del DESI. In tre delle cinque aree indicate in **Figura 3**, tutte le nove regioni del nord si trovano al di sopra della media nazionale. Opposta è la situazione delle regioni del sud, in cui almeno sei regioni su otto si trovano al di sotto della media nazionale in quattro aree su cinque.

A valle dei dati presentati, per la Regione Calabria sul fronte della Connettività Digitale, emergono soprattutto negli ultimi 2 anni elementi positivi in discontinuità con il quadro sopra delineato, che suggeriscono di continuare a investire non solo sull'infrastrutturazione digitale, ma anche sulle politiche chiave per lo sviluppo regionale come, ad esempio, la domanda di opportunità e servizi che viene dal territorio. Al 01 ottobre 2019, 'per ciò che concerne l'introduzione della banda larga a **30 Mbps su 165 comuni in area bianca** e l'introduzione della **banda larga a 100 Mbps sugli edifici delle Pubbliche amministrazioni**, sono 143 i comuni con lavori collaudati e terminati, con relativo impatto su una popolazione di 133.686 abitanti (su circa 158 mila totali previsti dal progetto), 94.416 abitazioni (su 111.795), 6.062 unità locali (su 7.329) e 566 sedi di PA (su 661). Dei restanti lavori, 10 comuni sono in fase di realizzazione, mentre i restanti 12 sono alla fase di progettazione. Per ciò che concerne il "**Grande Progetto Nazionale Banda Ultra Larga** a titolarità nazionale" per la costruzione e gestione di una infrastruttura passiva a banda ultra larga nelle aree bianche del territorio delle regioni **Calabria**, Puglia e Sardegna, il 5 aprile 2019 è stata affidata la gara ad **Open Fiber S.p.A.** con la quale è tutt'ora in corso la definizione della bozza di piano operativo la cui approvazione in seno alla Conferenza dei servizi per la BUL regionale dovrà avvenire nel corso di questo anno.

Reti di trasporto

L'analisi della prestazione delle reti di trasporto è stata condotta attingendo a specifici indicatori presenti in piani, programmi e studi. Gli indicatori di tipo assoluto sono stati utilizzati per descrivere la rete in termini di dimensioni e numerosità degli elementi dell'offerta infrastrutturale distinta, per i

singoli modi di trasporto. Laddove presenti indicatori comparabili, sotto forma di indici, è stata condotta un'analisi di benchmark rispetto ad altri contesti territoriali. I principali studi e programmi utilizzati a valenza Nazionale e Regionale, sono il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2017-2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture – ASTI dell'ISTAT, l'Atlante degli aeroporti italiani, ENAC 2010 il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Calabria – 2016 ed il Masterplan per lo Sviluppo della Portualità Calabrese.

Rete stradale. In tabella 1 si riporta la “Distribuzione per Ripartizione Geografica e Regione dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre Strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2017” dalla quale si evince un allineamento dei valori relativi degli indicatori rispetto al contesto Nazionale e Meridionale. Gli indicatori più rappresentativi “Numero di chilometri di strade regionali e provinciali ogni 10.000 residenti” e “Numero di chilometri di strade regionali e provinciali ogni 10.000 autovetture circolanti” risultano per la Calabria uguali a circa il doppio rispetto a quello Nazionale, e Meridionale, indicando una buona offerta di chilometri di strade disponibili.

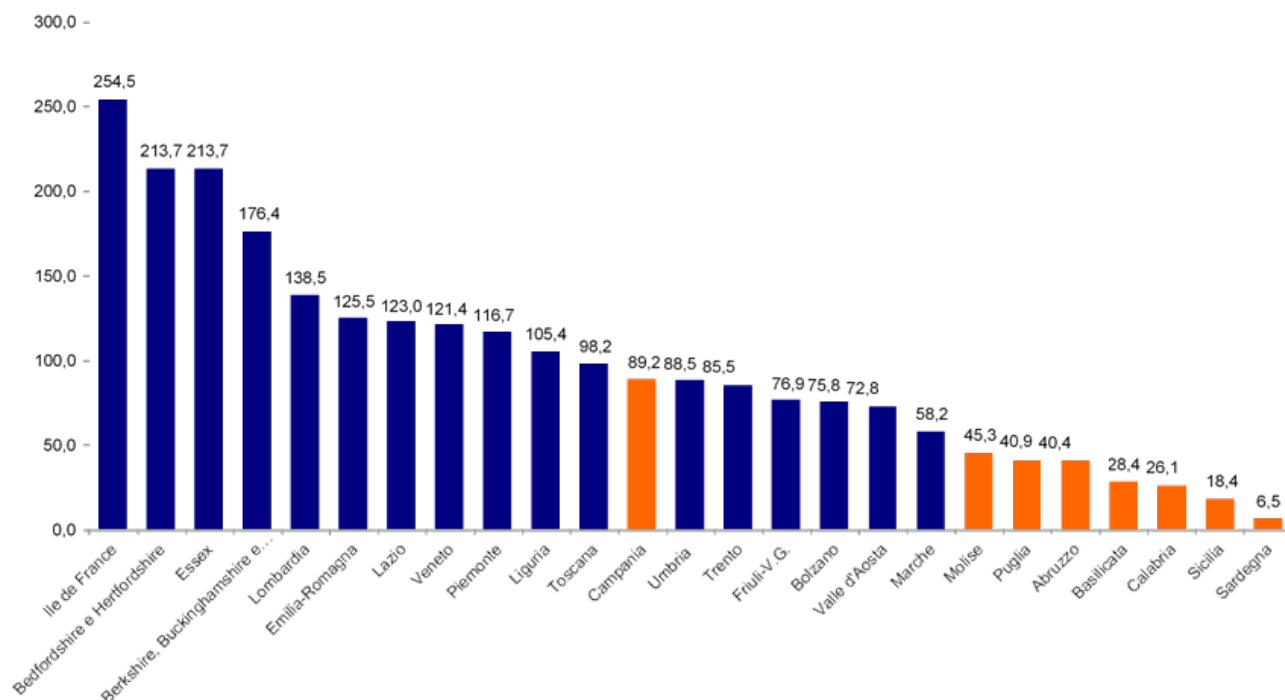
Tabella 1 - Distribuzione per Ripartizione Geografica e Regione dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre Strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2017

Regioni e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse Nazionale	Autostrade	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 abitanti	Km Autostrade per 10.000 abitanti	Km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq	Km altre Strade di interesse nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 autovetture circolanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti	Km Autostrade per 10.000 autovetture circolanti
Calabria	9.817	1.405	288	50,2	7,2	1,5	65,1	9,3	1,9	77,9	11,1	2,3
Italia Meridionale ed Insulare	60.055	13.827	2.147	29,02	6,68	1,04	48,80	11,24	1,74	46,99	10,82	1,68
Italia	142.139	22.399	6.943	23,50	3,70	1,15	47,17	7,43	2,30	36,90	5,81	1,80

Fonte Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2017-2018

Sebbene gli indicatori siano confortanti in termini dotazione per popolazione servita, dall'analisi non traspaiono le caratteristiche plano-altimetriche dei tracciati dovute all'orografia del territorio, alla vetustà (realizzazione delle infrastrutture risalente alla metà del XX secolo) ed alla saturazione dei flussi di traffico (**il trasporto delle merci su gomma è l'80% di quello complessivo**) delle sezioni stradali. A questo proposito è stato sviluppato dalla Commissione europea all'interno del più ampio “indice di competitività regionale”, il grado di accessibilità autostradale, ovvero il tempo impiegato dalla popolazione presente nelle zone circostanti ad accedere a tale infrastruttura. Come si evince dal grafico seguente, le regioni del Mezzogiorno, ad eccezione della Campania, si posizionano agli ultimi posti della classifica, con la Calabria al terzultimo posto rispetto al dato nazionale.

ACCESSIBILITA' ALLA RETE AUTOSTRADALE



Elaborazione Ance su dati Commissione Europea - RCI Index 2016

Rete ferroviaria. L'estensione complessiva della rete ferroviaria in esercizio di competenza RFI è pari a Km 852. Le linee fondamentali sono pari a Km 318 e le complementari pari a Km 534. Le linee a doppio binario misurano Km 279 e quelle a semplice binario sono pari a Km 573. **Le linee elettrificate sono pari a Km 488 di cui Km 279 a doppio binario e 209 Km a semplice binario.** L'estensione delle linee non elettrificate (trazione diesel) è pari a Km 363, fonte RFI. Il confronto con il contesto nazionale, tabella "Rete Ferroviaria RFI per trazione tipologia e binario per Regione" Anno 2016, fonte ANCE, relativa alla percentuale di rete elettrificata evidenzia un deficit rispetto ai contesti confrontati.

Rete Ferroviaria RFI per trazione tipologia e binario per Regione" Anno 2016						
Area	Totale	di cui: totale elettrificate	A doppio binario	A doppio semplice	Inc % elettrificato sul totale	Inc % a doppio binario sul totale elettrificato
Italia	16.788	12.023	7.570	4.453	71,6	63,0
Nord	7.533	5.957	3.849	2.108	79,1	64,6
Centro	3.457	2.713	2.008	705	78,5	74,0
Mezzogiorno	5.730	3.338	1.701	1.637	58,2	51,0
Calabria	852	489	279,1	290,4	57,3	57,1

Fonte ANCE anno 2016

Allo stato attuale sono in fase di attuazione gli interventi riguardanti l'adeguamento del tracciato e dell'estensione dell'elettrificazione a valere su Programmi di Intervento Nazionali (ad es. c.d. "Cura del Ferro").

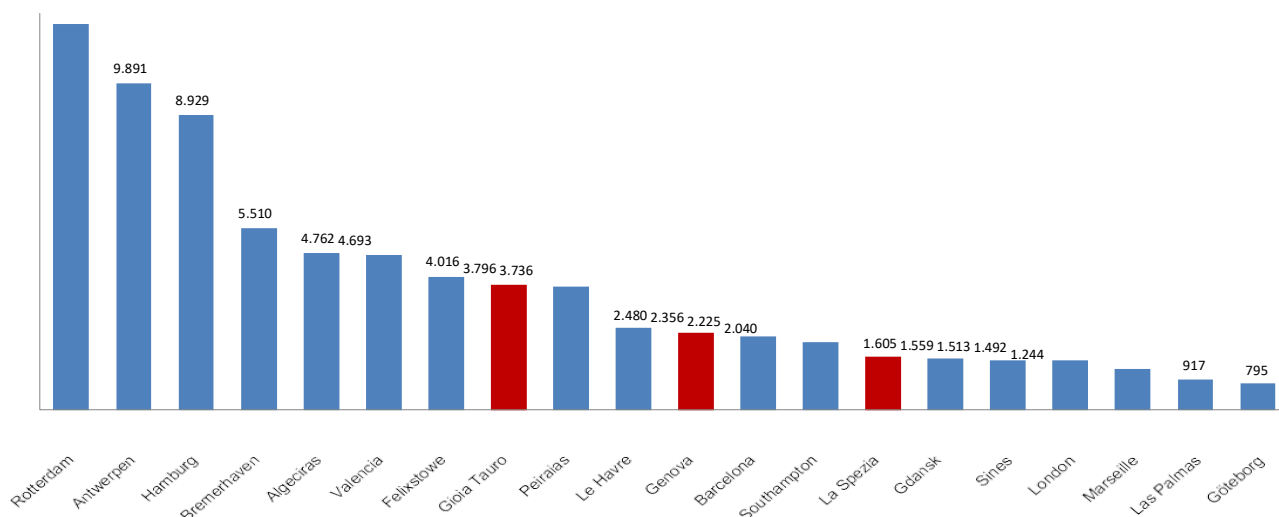
Rete portuale. Il sistema dei porti regionali è definito da unità classificate ai sensi della L. 84/1994 e s.m.i. in ordine alla rilevanza economica di tipo internazionale, nazionale, interregionale e regionale. Nella tabella seguente si riportano alcuni dati relativi alle "Opere ed infrastrutture portuali per Capitaneria di Porto e Regione al 30/09/2018"

Opere ed Infrastrutture Portuali per Capitaneria di Porto e Regione al 30/09/2018							
Porto	Distanze medie dei porti (km)			Aree di transito passeggeri		Aree di raccordo mezzi di trasporto	
	dalla stazione ferroviaria più vicina	dall'aeroporto più vicino	dal casello autostradale più vicino	Numero totale	Superficie complessiva (m ²)	Numero totale	Superficie complessiva (m ²)
Vibo Valentia	2,9	69,6	65,8	2	3.372	2	n.d.
Gioia Tauro	4,0	70,0	10,0	-	-	-	-
Reggio Calabria	1,5	41,8	12,5	4	300	7	90
Crotone	4,6	72,0	78,8	-	-	-	-
Corigliano Calabro	2,5	82,5	45,0	1	n.d.	-	-
Calabria	3,0	64,0	49,2	8	3.672	9	90
Italia	9,1	58,9	33,4	488	1.286.846	252	162.717

fonte CNIT 2017/2018.

Nella classifica dei primi 20 scali europei per movimentazione container, dai dati ANCE 2016 emerge che, solo tre porti sono italiani: Gioia Tauro, Genova e La Spezia, che risultano, rispettivamente, all'8°, all'11° ed al 14° posto.

I MAGGIORI PORTI EUROPEI PER MOVIMENTAZIONE CONTAINER (TEU*) - Anno 2016



ANCE 2016 - Elaborazione Ance su dati Eurostat

Nell'arco di un decennio, quasi tutti i 20 maggiori porti europei hanno aumentato significativamente il proprio volume di movimentazione, con incrementi medi annui che arrivano ad oltre il 30% per Gdansk (Polonia) e Sines (Portogallo). Anche il porto di "Genova" e di "La Spezia" hanno conosciuto una crescita consistente, rispettivamente del 7,7% e del 5,2% mediamente ogni anno. Nel caso di Gioia Tauro, unico porto del Mezzogiorno presente nella lista top 20, l'aumento è stato molto più modesto e pari all'1,8%. Questo differenziale nella crescita è senza dubbio dovuto alle caratteristiche fisiche dei porti, molto spesso integrati nelle città e con poche possibilità di sviluppo, ma è anche collegato alla scarsa dotazione e qualità delle altre infrastrutture di trasporto che dovrebbero consentire un agevole smistamento delle merci, ovvero delle reti stradali, autostradali e ferroviarie.

Per ciò che concerne **il turismo nautico**, notevole potenzialità di sviluppo risiede nei porti turistici che sono stati oggetto di specifici interventi nel corso della presente Programmazione Regionale. Il confronto degli indicatori di offerta e di domanda (*Rindone 2019, Coastal and nautical tourism in italian regions, WIT Press*) nella fattispecie "disponibilità di posti barca per km di costa", e "barche per chilometro di costa" rapportati ai chilometri di costa disponibili delle regioni del sud Italia, pongono la **Calabria in posizioni sfavorevoli rispetto alle regioni del Sud Italia** con valori comparabili o inferiori rispetto a quelli della Basilicata.

Disponibilità di posti barca per km di costa – fonte Rindone 2019	
Regione	Indicatore
Basilicata	16.56
Campania	31.38
Calabria	6.47
Puglia	14.34
Molise	16.58
Abruzzo	21.45
Sardegna	10.15
Sicilia	10.57

Fonte Rindone 2019, Coastal and nautical tourism in italian regions, WIT Press

Barche per chilometro di costa	
Regione	Indicatore
Basilicata	1.62
Campania	32.22
Calabria	1.37
Puglia	3.60
Molise	1.78
Abruzzo	6.99
Sardegna	2.78
Sicilia	3.38

Fonte Rindone 2019, Coastal and nautical tourism in italian regions, WIT Press

Rete aeroportuale. Il sistema degli aeroporti regionali è costituito dagli scali di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone. Di seguito in tabella 1 si riportano i dati relativi al “*Traffico aereo commerciale internazionale e nazionale - Servizi di linea e charter - Anno 2017*” da fonte CNIT 2017/2018

Traffico aereo commerciale internazionale e nazionale - Servizi di linea e charter - Anno 2017 – arrivi + partenze								
Aeroporti	Movimenti		Passeggeri		Transiti		Cargo	
	Numero	Variazioni %	Numero	Variazioni %	Numero	Variazioni %	Numero	Variazioni %
Lamezia Terme	17.302	-1,8	2.571.305	1,7	7.094	-7,3	988	-16,4
Crotone	-	-	-	-	-	-	-	-
Reggio Calabria	3.317	-22,4	380.062	-21,4	0	-100	33	8,3
Italia	1.363.480	2,8	175.070.707	6,3	372.985	-18,1	1.101.343	8,8

Fonte: CNIT 2017/2018

Lo studio dell’“atlante degli aeroporti italiani”, ENAC 2010, riporta le isocrone del bacino di utenza della popolazione residente con la modalità gomma (isocrona 90’) e la modalità ferro (isocrona 60’). Per la modalità **gomma solo il 20% dei residenti del bacino di utenza (riferito ai singoli aeroporti) raggiunge la destinazione nella fascia dei 30’**. Per la modalità ferro il 79% dei residenti raggiunge la stazione di riferimento in meno di 30’ relativamente all’aeroporto di Reggio Calabria, contro il 35% degli altri aeroporti.

TPL e Offerta di Mobilità

Secondo l’indagine condotta da **INVITALIA nel 2019**, nell’ambito del progetto **ReOPEN SPL**, in Calabria sono in circolazione **0,9 autobus ogni 1000 abitanti**, contro una media nazionale pari a circa 0,7 autobus ogni 1000 abitanti. Il totale di quelli che effettuano il servizio trasporto pubblico locale (TPL) urbano è pari a 299. Di questi, il **4,7% ha classificazione ambientale Euro 0 o Euro 1**, al di sotto della media di Sud e Isole ma circa il doppio di quella dell’Italia.

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale					
Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Calabria	299	4,7	50,5	44,8	0
Sud e Isole	4.359	6,1	47,9	45,3	0,7
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

La suddivisione per classe ambientale in riferimento al servizio extraurbano (Tabella 2) evidenzia un ritardo sia rispetto alla media del Mezzogiorno sia rispetto a quella italiana; condizione simile si registra anche nella circolazione di autobus **Euro 5 ed Euro 6**.

Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale				
Territorio	Autobus	Euro 0- Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Calabria	1.48 5	10,3	59,9	29,8
Sud e Isole	9.38 0	8,7	61,2	30,1
It ali a	23.9 86	5,6	57,8	36,5

Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto Pendolaria di Legambiente (2018), in Calabria sono in circolazione 95 treni. La loro età media è pari a 18,4 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 53,6%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e la quota di quelli con più di 15 anni corrisponde al 40,5%, oltre 10 punti percentuali in meno della Calabria e dell'area del Mezzogiorno.

Tabella 3 - Treni in circolazione			
Territori o	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Calabria	95	18,4	53,6%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

Fonte: PNMS (2018)

Domanda di Mobilità

Secondo i dati Istat e ACI (2017), in Calabria il 18,7% della popolazione utilizza i mezzi di trasporto pubblico per motivi di studio e di lavoro. Il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 717 ogni 1000 abitanti. Il primo dato è perfettamente allineato con quello riferito all'intera area del Mezzogiorno, mentre è al di sotto della media italiana di 1,7 punti percentuali. Per quanto riguarda autovetture e motocicli, la Calabria è allineata con l'area del Mezzogiorno, mentre riporta un dato inferiore alla media italiana di 30 unità.

Tabella 4 - Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL ³	Tasso di motorizza- zione ⁴
Calabria	18,7%	717
Sud e Isole	18,7%	714
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT (2017)

Aree a domanda debole

La Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, emessa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla Misura 2 propone i criteri di tipo territoriale che gli Enti competenti per la programmazione e pianificazione del TPL possono impiegare per l'identificazione delle aree a domanda debole. Ai sensi della Delibera, un'area può essere considerata a domanda debole se il suo territorio presenta:

- 1) bassa densità abitativa, ovvero densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km2 (in alcuni 30 abitanti/km2);
- 2) basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km2 e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
- 3) popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente, stabilita dai suddetti enti, (di età maggiore o uguale a 70 anni;
- 4) quota altimetrica maggiore di 600 metri sopra il livello del mare.

Queste caratteristiche vanno inoltre considerate in combinazione con quelle così definite “temporali” e “socio-economiche”, più difficilmente e univocamente attribuibili ad un territorio. Inoltre, qualora il soggetto competente lo ritenga opportuno, può identificare e applicare eventuali ulteriori criteri di individuazione della domanda debole. I quattro criteri di tipo territoriale sono sintetizzati per la Calabria nella **tabella 5**. Il dato più significativo è il basso grado di urbanizzazione, che coinvolge l'82,5% dei comuni della Regione, risultando così superiore sia alla quota riferita al Mezzogiorno (che è pari a 72,7%) sia a quella riferita all'Italia (che corrisponde al 67,7%). Anche la quota altimetrica della regione si distacca notevolmente rispetto alla media del Mezzogiorno e dell'Italia, nello specifico di 8,1 punti percentuali nel primo caso e 5,7 nel secondo.

Questi dati suggeriscono una **rilevante presenza di aree a domanda debole nella regione**. Per collegare queste aree, potrebbe rivelarsi utile adottare modalità di collegamento non convenzionali (car sharing, servizi a chiamata ecc.) per gran parte del territorio regionale, così da limitare la dispersione di risorse legate all'implementazione di linee di collegamento tradizionali.

Tabella 5 - Aree a domanda debole				
Territorio	Bassa densità abitativa (%) comuni	Basso grado di urbanizzazione (%) comuni	Quota altimetrica 600m + (%) comuni	Popolazione 70+ (% popolazione)
Calabria	26,3%	82,5%	37,3%	15,3%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	29,2%	12,8%
Italia	27,6%	67,7%	31,6%	14,4%

Fonte: ISTAT (2017)

OBIETTIVO STRATEGICO 3 – UNA CALABRIA PIU' CONNESSA






La Politica di Coesione 21-27 e il Framework d'Azione

L'Obiettivo Strategico 3 (OS3) punta ad un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità e della connettività regionale grazie alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC). L'OS3, pertanto, intende “sostenere la mobilità, l'energia e la connettività delle TIC a livello regionale per sviluppare reti e sistemi regionali in grado di promuovere il trasporto sostenibile, le reti energetiche intelligenti e l'accesso digitale ad alta velocità al fine di migliorare la connettività a livello regionale, locale e transfrontaliero, anche sotto il profilo della sicurezza”.

Prima di illustrare gli indirizzi strategici regionali sul tema, che puntano a potenziare la connettività regionale mettendoli al centro del percorso di sviluppo locale territoriale, appare opportuno **definire il perimetro di azione del futuro POR Calabria**, richiamando:

- gli obiettivi specifici individuati dalla Proposta di Regolamento che disciplina il FESR e Fondo di Coesione (COM (2018) 372 del 29.5.2018);
- le priorità che la Commissione Europea ha individuato per l'Italia nella relazione specifica per Paese (*Allegato D-Contry Report*);
- gli obiettivi tematici di sviluppo sostenibile relativi all'Agenda 2030;
- le precondizioni richieste dalla normativa comunitaria quali elementi indispensabili per ricevere i finanziamenti sul tema (*condizioni abilitanti* contenute nella Proposta di Regolamento generale sui Fondi Strutturali e di Investimento Europei). Alla luce di tali riferimenti, sintetizzati nella tabella sotto riportata, si potranno meglio inquadrare e comprendere la strategia e i risultati attesi proposti dalla Regione (paragrafo successivo).

Tabella 1 – Framework programmazione di riferimento dell'OS-3

Obiettivi specifici della proposta di Regolamento	Orientamenti della relazione specifica per Paese	Agenda 2030	Condizioni Abilitanti
OS c.1 - Rafforzare la connettività digitale	<p>Realizzare reti a banda larga ad altissima capacità, a partire dalla</p> <p>realizzazione di reti infrastrutturali per</p> <p>l'accesso a Internet ultraveloce (almeno 100 Mbit/s) nelle aree</p> <p>bianche, anche con l'obiettivo di colmare il divario in tema di copertura della banda larga tra zone urbane e</p> <p>zone rurali.</p>	 	<p>Piano nazionale o regionale per la banda larga che comprende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. una valutazione delle carenze di investimenti 2. la giustificazione degli interventi pubblici pianificati in base ai modelli di investimento sostenibili; 3. misure volte a sostenere la domanda e l'uso di reti ad altissima capacità; 4. Assistenza tecnica e meccanismi di monitoraggio.
OS c.2 - Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile	<p>Completamento della rete transeuropea di trasporto ferroviario,</p> <p>anche allineando le sezioni nazionali della rete agli standard UE (incluso il sistema europeo di gestione del</p> <p>traffico ferroviario - ERTMS, l'interoperabilità e l'accessibilità per gli</p> <p>utenti a mobilità ridotta).</p> <p>Multimodalità:</p> <p>i) collegamenti ferrovia mare ai principali porti della rete transeuropea per il trasporto merci;</p> <p>ii) collegamenti ferroviari/di trasporto pubblico agli aeroporti della rete transeuropea di trasporto passeggeri.</p>	  	<p>Mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate fino al 2030:</p>

Obiettivi specifici della proposta di Regolamento	Orientamenti della relazione specifica per Paese	Agenda 2030	Condizioni Abilitanti
OS c.3 - Sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera	<p>Elettrificazione delle ferrovie regionali.</p> <p>Miglioramento dei sistemi di gestione del traffico, eliminazione dei passaggi a livello non automatizzati e non controllati e miglioramento dell'accesso al trasporto ferroviario per le persone a mobilità ridotta.</p> <p>Migliore accessibilità e migliore accesso ai centri urbani e alla rete di reti transeuropee di trasporto attraverso piattaforme intermodali (biciclette, car sharing, ecc.) nelle vicinanze delle stazioni ferroviarie regionali.</p>	  	Mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate fino al 2030:
OS c.4 - Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile	<p>Sostenere le piattaforme intermodali e promuovere forme di mobilità attiva e innovativa (come le biciclette).</p> <p>Sostenere infrastrutture di trasporto pulite (ad esempio metropolitana, tram, metropolitana leggera).</p> <p>Promuovere l'ampliamento dell'infrastruttura per la mobilità elettrica.</p> <p>Promuovere soluzioni di</p>	  	

Obiettivi specifici della proposta di Regolamento	Orientamenti della relazione specifica per Paese	Agenda 2030	Condizioni Abilitanti
	trasporto intelligenti per migliorare l'uso delle infrastrutture e la qualità dei servizi		

PRIORITÀ STRATEGICHE E RISULTATI ATTESI

I due pilastri tematici su cui si fonda l'Obiettivo "Una Calabria più connessa" – **reti digitali e trasportistiche** – rappresentano componenti dell'infrastrutturazione pubblica su cui la nostra regione, come evidenziato nell'analisi di contesto, registra ancora ampi fabbisogni per colmare i divari di dotazione. Questo vero e proprio svantaggio in molti casi si ripercuote sulla **competitività dei sistemi territoriali**, riducendone l'attrattività per nuove iniziative di sviluppo e compromette la qualità della vita dei cittadini, inducendo fenomeni di spopolamento ed ampliando le diseguglianze.

Nodo nevralgico dei problemi connessi all'accessibilità anche turistica della Regione è la politica dei trasporti o, più propriamente, la scarsa rilevanza che gli obiettivi di sviluppo hanno assunto all'interno di questa politica a ciascuno dei livelli istituzionali in cui viene formulata, e, nondimeno, la mancanza di un'oggettiva **integrazione tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti**. I trasporti sono infatti oggetto di un complesso processo di pianificazione che vede la partecipazione di tutti i livelli di governo in un rapporto di interazione e reciprocità da cui dipende l'efficienza stessa dell'intero sistema. In armonia con gli indirizzi di politica e di pianificazione dei trasporti stabiliti a livello nazionale, lo Stato demanda infatti alle Regioni il compito di fornire indicazioni di sviluppo differenziate a livello territoriale.

Quanto sopra ha prodotto nel tempo la mancanza di un'**idea guida** per il miglioramento dell'accessibilità, che l'attuale governo regionale individua nel **potenziamento dell'attrattività dei territori** con effetti positivi sia sull'incremento dei flussi turistici, sia sulla redistribuzione geografica della domanda. **A questo fine l'infrastrutturazione più tradizionale deve essere integrata con l'innovazione digitale** per definire nuove connessioni tra le diverse aree regionali, valorizzare il patrimonio naturale e costruito (patrimonio idrico, percorsi nelle aree interne, antiche strade ferrate) rompere l'isolamento e favorire l'incremento dei flussi turistici.

In questo quadro, le priorità strategiche su cui la Regione Calabria intende concentrare la propria azione sono di seguito declinate.



1. Rafforzare la connettività digitale del territorio regionale in attuazione dell'Agenda Digitale Italiana mediante:

- ► **Il completamento della rete di nuova generazione in fibra ottica (BUL)** in Aree Bianche, compresa l'infrastrutturazione delle aree bianche nelle zone rurali, aree interne che consentano (anche) la connettività alle realtà produttive (agricole) e l'avvio del Piano nelle aree grigie con connessioni ad almeno 100 Mbps. Le tecnologie legate alla digitalizzazione ricoprono un ruolo significativo a livello microeconomico e di sistema locale, abbattano le distanze logistiche, i tempi e costi di intermediazione, accelerano la diffusione di nuovi standard di efficacia ed efficienza e ricompongono nuove filiere di sviluppo definendo nuovi comportamenti organizzativo-sociali.
- ► **Il potenziamento delle Infrastrutture abilitanti** riferite alle reti e piattaforme che abilitano l'innovazione e i servizi digitali e che sono condizioni imprescindibili per l'implementazione dei singoli servizi negli ecosistemi come ad esempio: piattaforme di API-Management, servizi di identità, o sistemi per la messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale (ad es.: creazione di sistemi di sensoristica in grado di monitorare la stabilità di edifici pubblici e privati in tempo reale, in particolare nelle zone esposte a rischi catastrofali);
- ► **L'offerta di servizi digitali integrati per le popolazioni rurali** (ad es. smart village), e/o misure mirate a favorire la diffusione di piattaforme connesse, capaci di ridurre l'isolamento delle aree marginali e rurali (ad esempio garantendo servizi di tele-diagnostica / tele-medicina / formazione a distanza) in sinergia con le azioni di promozione e realizzazione dei presidi sanitari territoriali previsti nell'ambito dell'Obiettivo di Policy 4 "Una Calabria più sociale";
- ► **Miglioramento degli ambienti cloud** per l'elaborazione e lo storage dei dati: nell'era dell'economia dei dati, la possibilità di raccogliarli, analizzarli e utilizzarli è quindi fondamentale per l'erogazione di servizi efficaci e innovativi. Servono, per questo, standard, uniformità semantica, processi di condivisione e l'adozione di processi di Big data Analytics, nonché attivazione di nuovi servizi utilizzando piattaforme di intelligenza artificiale.



2. Migliorare la qualità e l'efficienza dei trasporti in termini di sicurezza e affidabilità mediante:

- ► **la riqualificazione ed il consolidamento delle reti di trasporto.** Come tali, gli interventi non comporterebbero aumenti della capacità, ma sarebbero volti a e mettere in sicurezza le infrastrutture regionali, rendendole più resilienti ai cambiamenti climatici e ai rischi catastrofali. Una prima tipologia di interventi dovrà ricomprendere agli snodi secondari e terziari alla rete TEN-T, quelli del traffico internazionale (porti crocieristici e aeroporti internazionali) e ai sistemi di collegamento che da questi si dipartono in direzione delle principali aree turistiche regionali.

- ► **il potenziamento e il miglioramento del reticolo ferroviario** - soprattutto in termini di velocizzazione e messa in sicurezza – e il rinnovo del parco circolante su ferro, elemento fondamentale per favorire lo shift modale degli spostamenti di raggio medio-breve verso forme di mobilità sostenibili. Particolare portata strategica assumono inoltre gli interventi di raddoppio dei binari e di completamento dell'elettificazione: nel merito va ricordato che circa il 43% della rete ferroviaria regionale è a binario semplice e non elettrificata. Queste percentuali evidenziano un livello dell'infrastruttura ferroviaria qualitativamente inferiore sia rispetto alla media delle regioni del Sud e Isole sia rispetto alla media italiana. Opportuna sarà inoltre l'adozione di soluzioni tecnologiche per il controllo della marcia (e della sicurezza) del treno (ERMTS) anche sui tracciati ferroviari di rilevanza locale. Per ciò che concerne la logistica infine, si prevedono interventi mirati a finanziare l'ultimo miglio ferroviario verso gli hub logistici.
- ► **Il miglioramento delle strutture portuali** attraverso interventi mirati ad interconnettere i porti strategici regionali con la rete stradale e ferroviaria principale, sia con l'offerta potenziata di infrastrutture e servizi (qui valutando in modo organico le implicazioni sul rispetto della disciplina degli aiuti di stato). Gli interventi, oltre ad interessare il porto di Gioia Tauro (hub principale regionale), potrebbero essere attuati su altri nodi portuali e sarebbero mirati a generare altri servizi, oltre a quello strettamente legato alla logistica portuale, creando un punto di incontro tra domanda e offerta commerciale, quindi con la possibilità di diventare uno snodo commerciale oltre che logistico.



3. Migliorare i sistemi di Mobilità Urbana, rendendoli multimodali, sostenibili e intelligenti mediante:

- ► **interventi di Smart Mobility:** Promuovere investimenti verso soluzioni di viaggio integrate, multimodali e intermodali secondo il nuovo paradigma del MaaS (“Mobility as a Service”) a livello sia regionale, sia locale (soprattutto su scala urbana e metropolitana), anche sfruttando le opportunità offerte dai sistemi di trasporto intelligenti (ITS). In questo ambito si prevedono interventi che, attraverso l'applicazione della «sharing economy», mirino, nelle principali aree urbane regionali, alla condivisione dei mezzi (privati e pubblici) a supporto del TPL. **Diversamente, per le aree maggiormente periferiche ed a minor domanda** (eventualmente anche solo per determinate fasce orarie si intende attivare un “Piano per le reti ciclo pedonali” interne alla regione e sistemi di bike sharing.), promuovere la “**mobilità dolce**” a supporto dei centri storici che necessariamente devono riprendere la propria valenza territoriale, migliorando la visibilità e la riconoscibilità dei percorsi per ciclisti e pedoni.
- ► **interventi per la riduzione delle emissioni:** In questo ambito sono previsti interventi mirati a forme di “mobilità a zero emissioni”, sostenendo la creazione di una rete di **ricarica per veicoli elettrici** in ambito urbano e metropolitano, compreso attrezzaggio delle aree di

sosta, realizzazione di strumenti di controllo e verifica della disponibilità della sosta, al fine di abilitare sistemi di tipo “Vehicle to the Grid” (V2G) anche nelle more della completa definizione della disciplina regolatoria di questa innovativa soluzione di mobilità privata sostenibile.

SINTESI DEI LAVORI DEL 30.07.2020

Al Tavolo 3 **"Una Calabria più connessa"** coordinato dall'Assessore alle Infrastrutture Domenico Catalfamo si è discusso di come “migliorare la connessione della Calabria al suo interno (collegando le aree marginali) e verso il resto dell'Italia e del mondo”. La Calabria del futuro ha bisogno di essere connessa con adeguata velocità e qualità. La pandemia ha anche evidenziato la fondamentale importanza della connessione digitale al resto del mondo ed infatti all'interno del tavolo è stata ampiamente declinata sia la connessione “fisica” attraverso le infrastrutture sia la connessione “virtuale” attraverso le reti digitali ad alta velocità al fine di migliorare la connettività a livello regionale, locale e transfrontaliero, anche sotto il profilo della sicurezza”.

Il Tavolo è stato avviato individuando le iniziative volte a garantire a tutti i cittadini la connessione ad internet a banda larga, attraverso il completamento della rete di nuova generazione in fibra ottica (banda ultra larga), il potenziamento delle infrastrutture abilitanti, il miglioramento dei servizi digitali per le aree rurali, il potenziamento degli ambienti cloud, e le iniziative necessarie a superare il gap che purtroppo, soprattutto nel settore dei servizi ad alta informatizzazione separa ancora la Calabria dal resto del Paese. Sono state poi discusse le iniziative necessarie al miglioramento dell'intero sistema di trasporto, puntando su diverse azioni:

- 1) **Miglioramento degli standard qualitativi delle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario** comprese nella rete principale trans-europea TEN-T all'interno del Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Questa azione riguarda il completamento dell'ammodernamento della Autostrada A2, la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, l'elettrificazione della Catanzaro-Lamezia e dell'intera linea ferroviaria ionica ed il potenziamento della linea Paola Sibari al fine di garantirne anche il pieno utilizzo per il traffico merci. Particolare rilevanza hanno rivestito anche le azioni connesse al superamento dell'attuale interruzione del corridoio europeo in corrispondenza dello stretto di Messina;
- 2) **Inserimento all'interno della rete TEN-T Comprehensive dell'intera SS 106** e dell'intera linea ferroviaria ionica e conseguente avvio dei lavori di ammodernamento e messa in sicurezza di entrambe le infrastrutture nonché gli interventi di collegamento sui nodi secondari e terziari di accesso alla medesima rete principale TEN-T.
- 3) **Potenziamento delle infrastrutture portuali** attraverso il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria al porto di Gioia Tauro (c.d. ultimo miglio), ed il potenziamento sia delle infrastrutture che dei servizi nell'area dello Stretto, attraverso la realizzazione di nuovi punti di attracco e di collegamento intermodale. Si è anche posta attenzione al turismo nautico e

- crocieristico pensando al necessario aumento di posti barca nonché all'adeguamento degli attracchi per gli scali crocieristici.
- 4) Interventi a potenziamento dell'accessibilità e dei collegamenti intermodali dei **3 aeroporti calabresi** aumentando la popolazione servita dentro le isocrone dei 30'/60'.
 - 5) L'attivazione di misure tese a ridurre l'inquinamento nei centri urbani, quali iniziative di smart mobility, city logistics, collegamenti interni con bus elettrici, installazione di stazioni di ricarica per favorire l'utilizzo della mobilità elettrica e ridurre le emissioni di CO2.
 - 6) Realizzazione di ciclovie turistiche delle piste ciclabili urbane per favorire la mobilità dolce nei centri storici e l'accesso alle aree di pregio naturalistico ed archeologico/culturale.

Il tavolo ha registrato la partecipazione attiva dei principali attori del sistema dei trasporti, ANAS, Ance Calabria, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, le due Autorità Portuali Regionali, Ferrovie della Calabria, SACAL, INU. Per le tematiche trattate e gli spunti proposti in chiusura dell'incontro è emersa l'esigenza di istituzionalizzare il tavolo con un partenariato permanente, che si riunirà, a partire da settembre, anche con frequenza maggiore rispetto a quella che verrà prevista per i tavoli di concertazione, perché la Regione Calabria persegua concretamente l'obiettivo della massima condivisione delle linee principali a cui ispirare la programmazione 2021-2027.