

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia

Le opere indifferibili per il sistema economico siciliano



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



UNIONCAMERE
SICILIA

- | **Prefazione** **03**
- | **Premessa** **06**
- | **Obiettivo** **07**
- | **Il contesto di riferimento**..... **08**
- | **Le priorità infrastrutturali della Sicilia**..... **16**
- | **Tematiche complementari**..... **49**
- | **Infrastrutturazione BUL e 5G**..... **54**
- | **Conclusioni** **61**



La regione più estesa e più a Sud d'Italia, la più grande isola del Mediterraneo, la Sicilia è - oggi come da sempre - quella terra di contraddizioni che nel corso della storia dell'umanità è stata interpretata da artisti filosofi e poeti come Pirandello, Sciascia, Tomasi di Lampedusa, Verga, Guttuso, Camilleri...

Carica di contrasti, è anche la sua economia e le sue infrastrutture, nella perenne altalena tra alti e bassi, ma anche lunghe frenate, tra la ricchezza delle risorse e i freni al processo di sviluppo di cui ha bisogno la Sicilia.

Dopo un corposo periodo segnato dalla pesante crisi, oggi è forte l'esigenza di far riprendere il Paese, in particolare la regione Sicilia, facendo leva sull'accessibilità, dei trasporti e della logistica, mobilitati gli investitori istituzionali e favorendo il partenariato pubblico-privato.

Non è sufficiente costruire nuovi porti, aeroporti, autostrade ma è necessario rendere più efficienti le infrastrutture già esistenti, laddove possibile, attraverso un importante piano di manutenzione e ammodernamento, rafforzando l'intermodalità e guardando alla sostenibilità, colmare quindi il forte deficit di infrastrutture digitali, necessarie per rimettere in gioco le aree economiche e sociali più svantaggiate. La banda Ultralarga rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese.

Unioncamere Sicilia è la grande famiglia che ha raccolto e rappresenta tutte le forze che hanno consentito alla Sicilia di rialzarsi dai colpi della seconda guerra mondiale, attraversare lo sviluppo negli anni del boom economico, subire gli anni della crisi, la più terribile in tempi di pace, e ricominciare a crescere nei nostri giorni.

E dalla sua fondazione a oggi ha giocato un ruolo fondamentale nel corso della storia della Sicilia e dell'economia siciliana.

Adesso è il momento di aggregazione e di rappresentanza. Di ripresa della bussola con cui il mondo produttivo siciliano si è orientato nel territorio frastagliato e impervio della storia Sicilia e del suo sviluppo economico e sociale dal dopoguerra ad oggi.

Rileggendo la storia di Unioncamere Sicilia, appare chiaro che il suo sia stato un ruolo strategico: è stata ed è la chiave che ha aperto le porte e abbattuto i muri, il tocco che ha sciolto i contrasti e spesso ha consentito di arginare conflitti di diversa natura.

L'Unione delle Camere di Commercio della Regione Siciliana - nel panorama in chiaro scuro della Sicilia - è stato un attore alla ricerca del recupero, traghettando e monitorando l'economia siciliana dagli anni più bui della miseria della ricostruzione a quelli luminosi delle speranze legate al petrolio, da quelli più inerti legati all'instabilità politica a quelli più gravi dell'ultimo decennio.

L'obiettivo del programma su Infrastrutture è stato quello di mettere le Camere di commercio Siciliane nelle condizioni di partecipare attivamente alla ripresa del Paese, con contributi operativi allo sviluppo delle reti materiali ed immateriali: dai collegamenti viari alle reti di connessione a banda larga, dalle azioni finalizzate a rimuovere le restrizioni ai traffici internazionali a quelle per la ripartenza di importanti opere pubbliche. In tale contesto, il sistema camerale ha svolto un ruolo di stimolo e raccordo, per una migliore strategia sulle infrastrutture. Oltre ad attivare azioni di monitoraggio sui territori, al fine di supportare una più efficace pianificazione ed una veloce realizzazione

degli interventi infrastrutturali e manutentivi su strade, ferrovie, porti, aeroporti, città, fiere, interporti e connessioni digitali.

Attraverso le attività sviluppate a livello regionale, il sistema camerale Siciliano ha contribuito a definire una serie di strategie di intervento, fornendo così determinate indicazioni, in grado di favorire una ripresa economica del Paese, attraverso uno sviluppo infrastrutturale ecosostenibile.

In un'epoca che richiede snellezza e semplificazione, anche Unioncamere Sicilia muta pelle e conduce l'articolazione delle Camere di Commercio verso una serie di evoluzioni di natura istituzionale e adeguamenti innovativi.

Infine, tutto questo caratterizza la Sicilia, un territorio prevalentemente collinare e montuoso, ma che conquista il cuore dei turisti di tutto il mondo con il suo meraviglioso mare e le città ricche e dotate di un fascino tutto loro.

La Sicilia è un'isola da cartolina caratterizzata dai segni indelebili dei popoli che l'hanno vissuta e resa unica, tra testimonianze artistiche e culturali di enorme valore.

Giuseppe Pace
Presidente Unioncamere Sicilia

Il presente documento, promosso da Unioncamere Sicilia e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale siciliano** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare l'intero sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia e a recuperare in competitività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali. E' ormai diventato improrogabile dotare il territorio siciliano di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto agli altri Paesi europei.

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

Il punto di partenza è la consapevolezza che un **sistema infrastrutturale competitivo e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida**, sia un elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad una connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

In quest'ottica, la stessa **banda ultralarga** rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese.

In tale contesto, il sistema camerale siciliano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio. A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale - green e sintetica** - si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci.

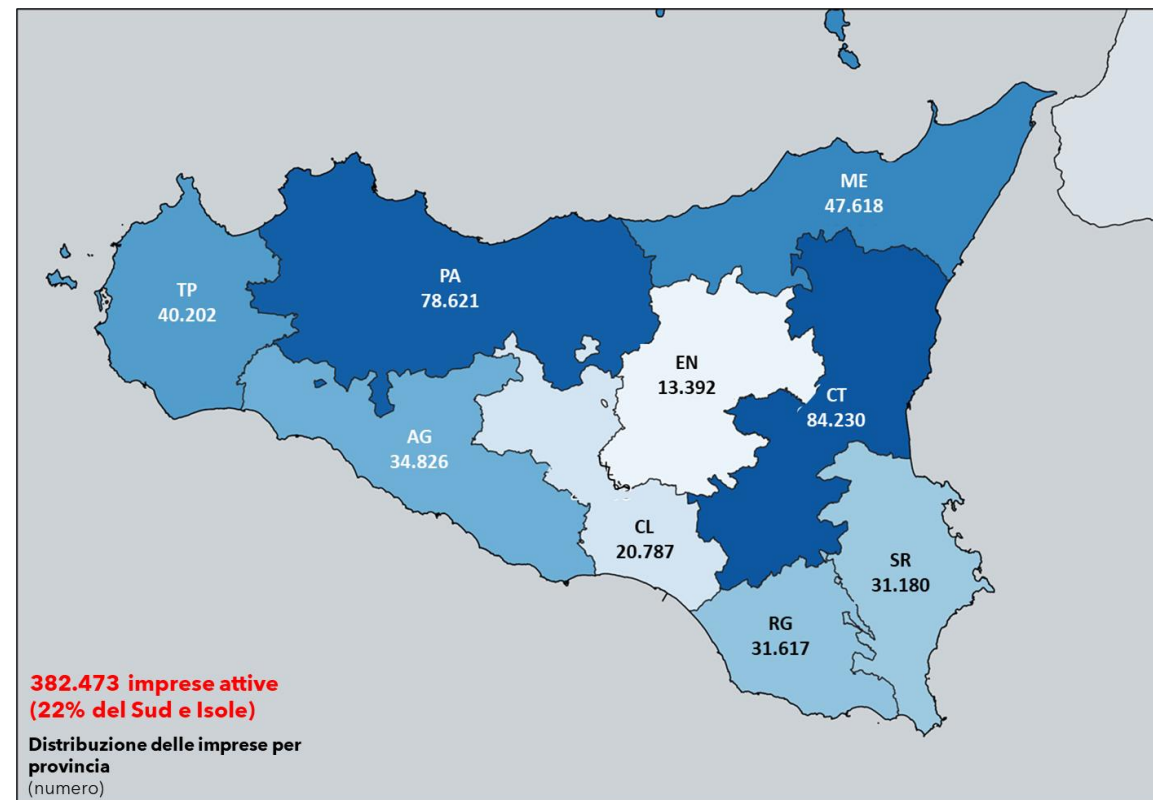




Il contesto di riferimento

- Quadro economico
- Commercio estero
- Specializzazioni economiche
- Offerta infrastrutturale
- Performance infrastrutturale
- La Sicilia nel Ten-T

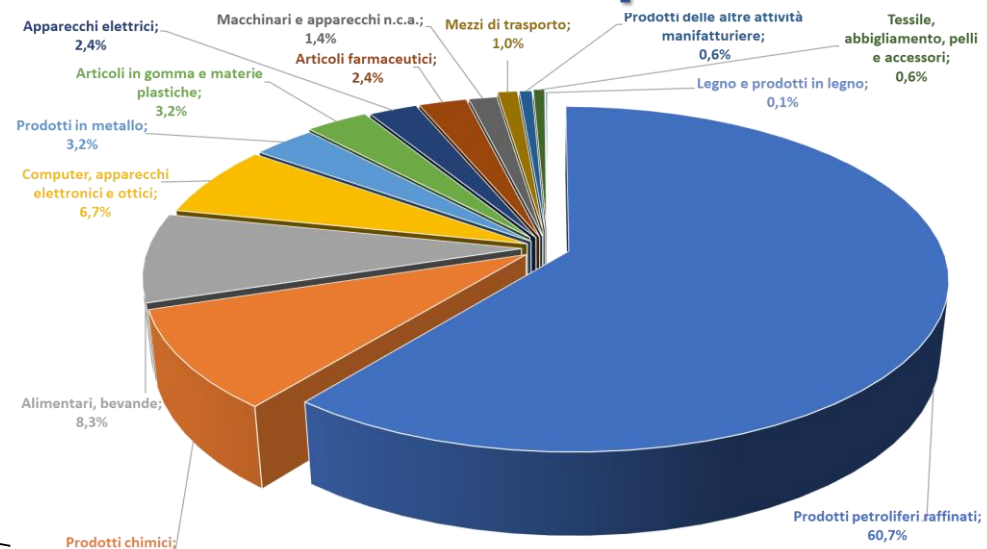
- Nel 2020 Prodotto Interno Lordo (**PIL**) in Sicilia è stato pari a 83 miliardi di euro, il 5% del PIL nazionale. Rispetto al 2019 si è registrata una flessione dell'7,37%. Il **PIL pro capite** è stato pari a 17.110 euro, inferiore alla media del Mezzogiorno e a quello delle Isole.
- L'**agricoltura siciliana** rappresenta circa il 10% del totale dell'agricoltura nazionale, quasi il 20% se si considera l'agroindustria.
- Nel 2021 in Sicilia risultano attive 382.473 imprese, pari al 7,4% del totale nazionale e al 22% di quelle del Sud ed Isole. Sono in aumento rispetto al 2020 (**+1,9%**); in particolare sono aumentate le **imprese individuali** (**+1,2%**) e le **società di capitali** (**+5,9%**), mentre è diminuito il numero delle **società di persona** (**-0,5%**).
- Dal punto di vista settoriale, sono aumentate le imprese di tutti i principali comparti, con quello delle costruzioni che raggiunge un **+4,2%**.
- Le province di Catania e Palermo, da sole, concentrano il 43% delle imprese siciliane, specializzate per la maggior parte **nel commercio, nei servizi e nell'agricoltura**.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

- Nel 2021 la Sicilia ha registrato un **interscambio commerciale** (import+export) con l'estero pari a 27 miliardi di euro, in ripresa del **47,1%** rispetto al 2020, recuperando e superando ampiamente i 6livelli pre-pandemici. Le importazioni sono state pari a 15,8 miliardi di euro (52,8% rispetto al 2020) e le esportazioni pari a 10,4 miliardi di euro (38,8% rispetto al 2020).
- All'espansione dell'export hanno contribuito in particolare il **settore energetico (coke e prodotti petroliferi)**, con 5,9 miliardi di euro e un andamento in crescita del **68,9%** rispetto al 2020; seguono i **prodotti chimici** (903 milioni di euro, in crescita del **14,7%**) ed il **comparto alimentare**, terzo settore in volume dell'export siciliano (810 milioni di euro, in crescita del **24,5%** sul 2020).
- Siracusa e Catania** sono tra le prime 10 province del Mezzogiorno più esportatrici, in particolare Siracusa occupa la seconda posizione con **6,2 miliardi di euro**.
- In conseguenza dell'insularità, la **modalità marittima** intercetta più del 70% dell'export verso il resto del mondo e scende al 51,8% nei confronti dell'Ue. Seguono il **trasporto stradale** con l'8,2% e con punte del 25,3% in Ue ed il **trasporto aereo** con l'8% verso il resto del mondo.
- Le prime 5 destinazioni raccolgono il 32% dell'export. Prima sono gli **USA** con il 10%, seguono la **Francia** (5,9%), la **Turchia** (5,8%), la **Spagna** (5,7%) e **Gibilterra** (5,1%).

Focus sull'export



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

Modo di trasporto (export)

	71,1% (51,8% vs Ue)
	8,2% (15,3% vs Ue)
	8,0% (1,3% vs Ue)
	0,2% (0,5% vs Ue)
Altro	0,01% (0,01% vs Ue)

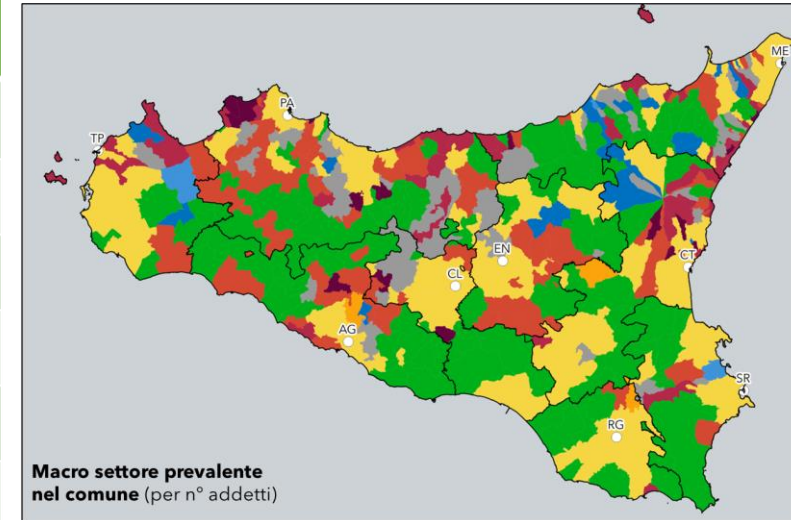
Destinazioni principali

	USA 1.017 M€
	Francia 613 M€
	Turchia 610 M€
	Spagna 608 M€
	Gibilterra 533 M€

Indice di specializzazione* e settori produttivi prevalenti rispetto al numero degli addetti

MACRO SETTORE	PESO %	AG	CL	CT	EN	ME	PA	RG	SR	TP	SICILIA
AGRICOLTURA <small>Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura</small>	10,1%	1,6	1,0	0,8	1,1	0,6	0,3	2,6	1,6	1,2	1,2
INDUSTRIA TRADIZIONALE <small>Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.</small>	6,9%	1,0	1,2	0,9	1,4	1,1	0,8	1,1	1,0	1,2	0,7
INDUSTRIA SPECIALIZZATA <small>Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.</small>	3,7%	0,4	1,2	1,4	0,5	0,9	0,8	0,8	1,7	0,7	0,8
COSTRUZIONI <small>Edilizia, servizi di ingegneria</small>	9,4%	1,0	1,2	0,9	1,3	1,2	0,9	0,9	1,1	1,0	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE <small>Attività di trasporto e magazzino</small>	12,4%	0,8	0,9	1,2	0,6	1,0	1,1	0,9	0,7	0,9	1,0
SERVIZI DI ACCOGLIENZA <small>Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.</small>	14,2%	0,9	0,7	0,9	0,9	1,3	1,1	0,8	1,0	1,3	1,0
COMMERCIO AL DETTAGLIO <small>Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli</small>	16,7%	1,1	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	0,8	0,8	1,0	1,1
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE <small>Banche e assicurazione</small>	2,3%	1,1	0,9	1,0	0,9	0,9	1,2	0,9	0,8	1,1	1,1
ATTIVITÀ AMBIENTALI <small>Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia</small>	2,2%	1,4	1,3	0,9	0,8	0,8	1,0	0,7	1,3	1,0	1,1
ALTRI SERVIZI <small>Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi</small>	22%	0,8	1,1	1,1	1,0	1,0	1,2	0,7	0,9	0,8	1,1
TOTALE	100%	7,1%	4,9%	24,0%	2,7%	12,6%	22,9%	8,7%	8,8%	8,4%	
DISTRETTI		1	1	3	-	1	4	2	1	-	13

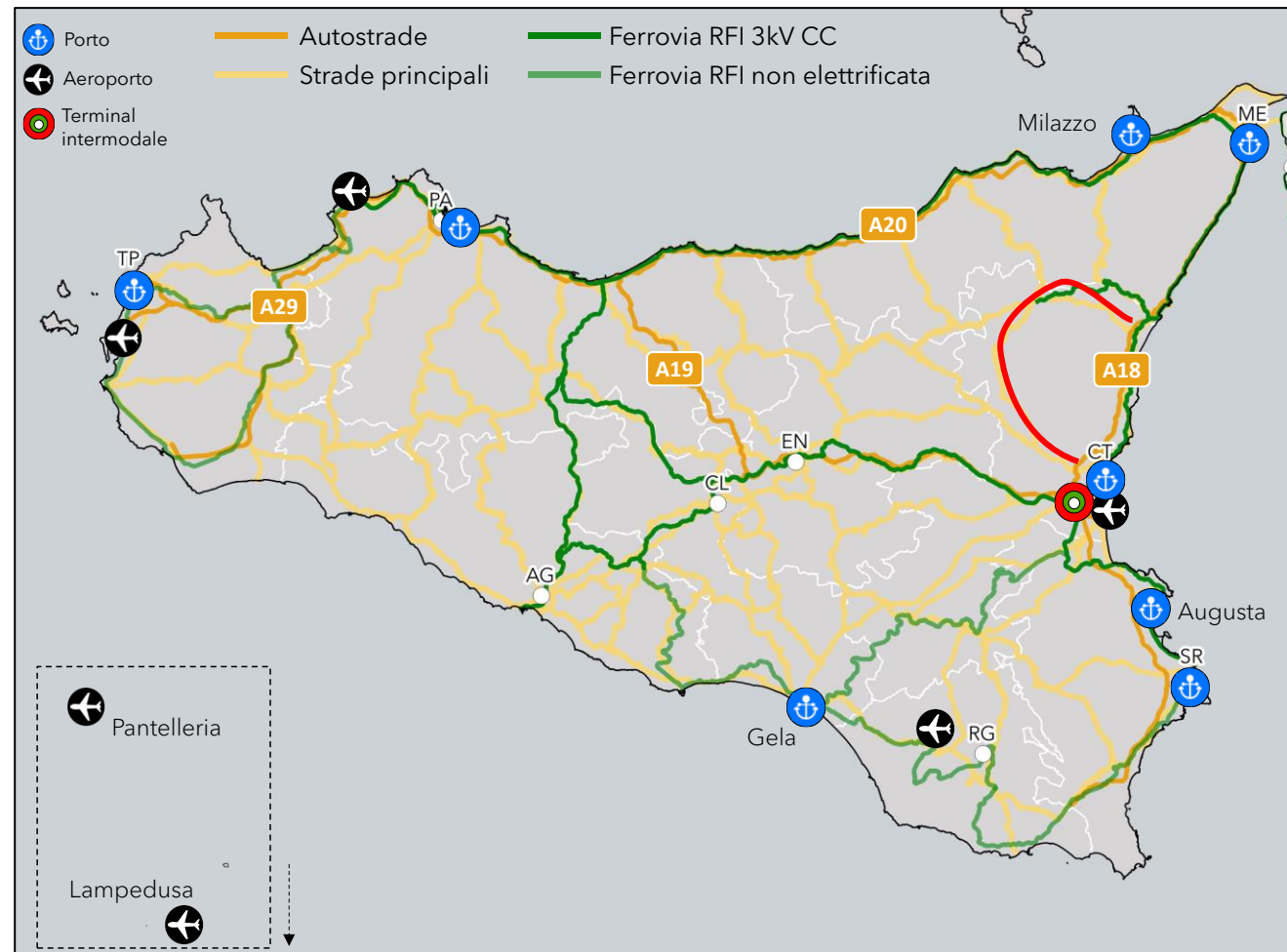
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021



L'analisi evidenzia una spiccata specializzazione nel settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura), in particolare in provincia di **Ragusa**. Tuttavia il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è molto differente, con un **ruolo dominante** della provincia di **Catania** dove si concentrano gli **insediamenti industriali** (sono presenti diversi distretti industriali specializzati in quasi tutti i settori, dall'agroalimentare alla meccanica, dall'elettronica alla chimica e la zona industriale «Etna Valley» all'avanguardia per la produzione elettronica).

*Gli indici superiori a 1 evidenziano la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione.

- **14.700 Km di rete stradale** di cui il 5% sono di categoria autostradale e il 27% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.369 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 58% elettrificata (3kV CC) e il 16% a doppio binario; circa **110 km di linea Circumetnea**, interamente a singolo binario non elettrificato, con scartamento ridotto a 950 mm
- **8 porti**: **Palermo** (10° in Italia nel 2021 per numero passeggeri, circa 1,3 milioni) e **Augusta** (7° per numero tonnellate, circa 25,1 milioni), inseriti nel Core Network europeo; **Catania, Siracusa, Trapani, Messina, Milazzo** e **Gela**, inseriti nel Comprehensive Network europeo
- **6 aeroporti**: **Palermo** (6° in Italia nel 2021 per trasporto passeggeri, circa 4,5 milioni), inserito nel Core Network europeo; **Catania** (4° per trasporto passeggeri, circa 6,1 milioni), **Trapani, Pantelleria** e **Lampedusa**, inseriti nel Comprehensive Network europeo; **Comiso**.
- **1 terminal intermodale** (*in corso di realizzazione*): **Interporto di Catania** (gestito da Società degli Interporti Siciliani Spa), inserito nel Comprehensive Network europeo. All'interno dell'interporto non è ancora attivo il terminal intermodale (sono in fase di esecuzione i lavori di allaccio alla rete ferroviaria Catania-Siracusa)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

INDICATORE DI SINTESI		
# Sicilia	PROV	# Italia
1°	CT	47°
2°	ME	49°
3°	PA	57°
4°	SR	66°
5°	EN	71°
6°	TP	91°
7°	CL	99°
8°	RG	101°
9°	AG	103°

Secondo l'indicatore di performance costruito da Uniontrasporti per conto di Unioncamere italiana, nel 2021, con dati riferiti al 2019, l'attuale sistema infrastrutturale della regione Sicilia presenta un assetto eterogeneo sul territorio, con territorio ed evidenziano un **gap importante** rispetto ad altre realtà sul territorio nazionale. In particolare emerge il **forte deficit della provincia di Agrigento**.

Le **infrastrutture logistiche e ferroviarie** costituiscono **le categorie più deboli del sistema**, mostrando carenze sia strutturali che funzionali. Le infrastrutture portuali hanno il loro punto di forza nella provincia di **Messina**, l'unica a rientrare nella Top10 nazionale (6° posto in Italia) grazie alla vocazione passeggeri del suo porto. Tutte le province potrebbero valorizzare il proprio potenziale attraverso azioni mirate che tengano conto di **una visione organica sovregionale**.

Infrastrutture stradali: tutte le province siciliane presentano un indicatore di sintesi inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando un **deficit importante**, tuttavia **Palermo** risulta la provincia con la performance migliore in regione. Il quadro dell'assetto stradale della Sicilia evidenzia un sistema complesso che porta con sé le criticità riguardanti soprattutto la manutenzione e la gestione della rete.



Nel complesso, **i punti più deboli del quadro regionale** si rilevano sotto il profilo della **dotazione** (bassa consistenza di rete stradale, soprattutto di categoria autostradale, assente nelle province di **Agrigento e Ragusa**, assenza di autostrade a 3 corsie) e della **strategia** (limitata spesa per interventi stradali e con tempi di realizzazione incerti). La provincia di **Agrigento** registra **la peggiore performance** nella **macroarea** del Sud e Isole e si posiziona **99ª in Italia**. Agrigento è anche la **1ª provincia in Italia per indice di mortalità** degli incidenti stradali.



Infrastrutture portuali*: nonostante l'estensione delle proprie coste (1.731 km), che rappresentano il 19% delle coste italiane e la numerosità degli scali, **solo la provincia di Messina presenta un indicatore sintetico superiore alla soglia di 50 punti** (valore medio tra 0 e 100), posizionandosi **nella Top10 nazionale**, grazie ai porti di Messina e Milazzo e all'effetto gravitazione del porto di Catania. I punti deboli dell'assetto portuale regionale sono riscontrabili soprattutto a livello funzionale (volumi di traffico, integrazione nel commercio internazionale) e dotazionale (prestazione accosti, superficie piazzali, capacità stoccaggio, dotazione tecnologica, dogana e retroportualità, unità locali e addetti nei trasporti marittimi). **Caltanissetta, Agrigento e Ragusa** risultano **le province meno performanti**, perché non riescono a beneficiare dell'influenza di nessuno dei porti considerati sul territorio regionale. La provincia di Enna, invece, nonostante non abbia sbocchi sul mare, rientra nell'area di influenza del porto di Catania.

*Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe



Infrastrutture ferroviarie: tutte le province siciliane evidenziando un **deficit importante**, tuttavia **Palermo** risulta la provincia con la performance migliore in regione (8° posto nella macroarea e 40° in Italia). I **punti di debolezza dell'assetto ferroviario** si riscontrano in tutti gli ambiti: il **contesto** (numerosità e prestazioni delle stazioni ferroviarie, solo Palermo è dotata di una stazione Platinum, assenza di linee AV, assi ferroviari del Core Network), la **dotazione** (consistenza della rete ferroviaria rispetto al territorio, rete totalmente elettrificata solo nelle province di Messina ed Enna, bassa percentuale di linee a doppio binario), la **funzionalità** (n° treni in arrivo/partenza dal capoluogo, massa assiale, pendenza, copertura GSM-R, sistemi tecnologici di controllo marcia treno, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), la **strategia**. Dal punto di vista della strategia, **in regione** si evidenzia nel complesso una **spesa contenuta per interventi ferroviari** e polarizzata su tre province (Palermo, Enna e Catania), l'età media dei treni è superiore al dato nazionale (19 anni vs 15,4 anni), il 55% di età superiore a 15 anni. Nella province di **Ragusa e Trapani**, che evidenziano la **peggiore performance** (rispettivamente al 102° e 94° posto in Italia) si evidenzia una **rete interamente a singolo binario, non elettrificata e copertura GSM-R assente**.



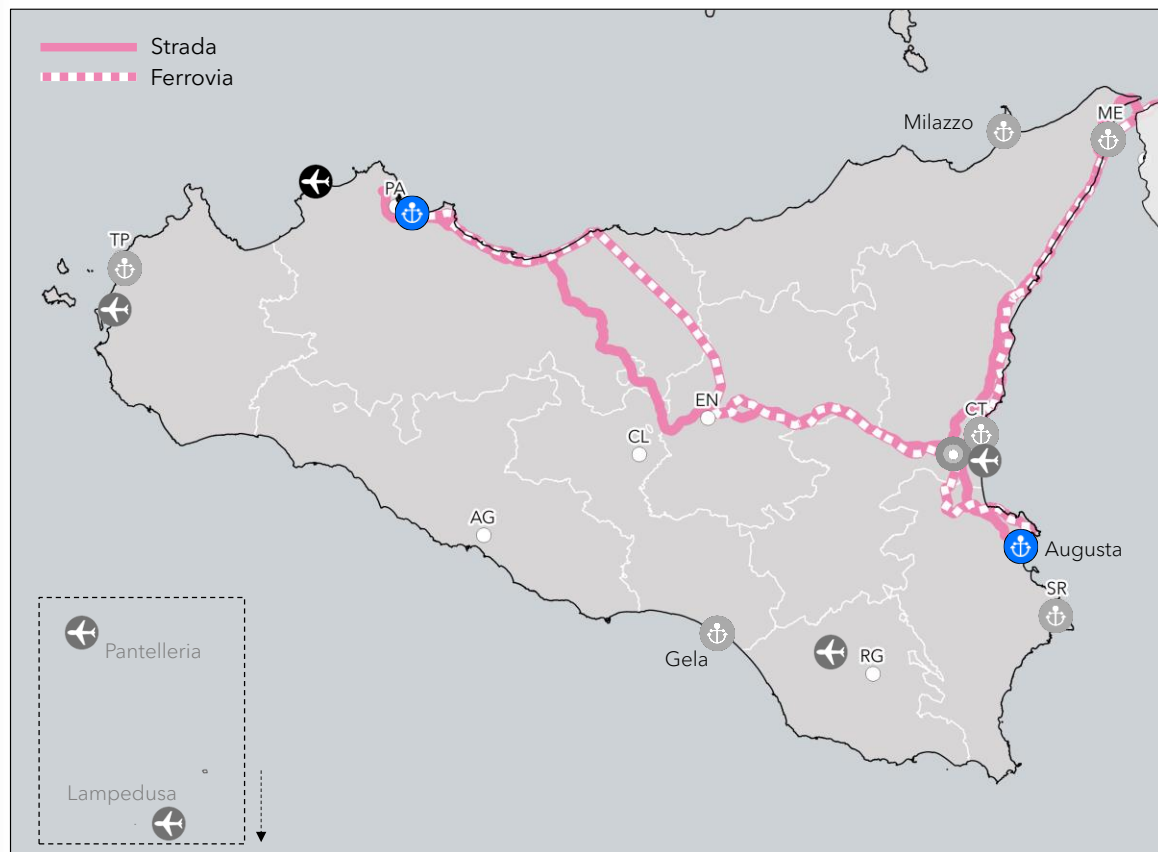
Infrastrutture aeroportuali*: tutte le province evidenziando una **scarsa performance a livello regionale**, nonostante la presenza di 4 aeroporti sul territorio regionale considerati ai fini dell'indicatore (sono stati esclusi Lampedusa e Pantelleria), di cui 1 (Palermo) inserito nel Core Network europeo. La provincia di **Catania**, al **1° posto nella classifica regionale e nella macroarea del Sud e Isole** (grazie all'aeroporto di Catania Fontanarossa), scende al **36° in Italia**. Rispetto al territorio nazionale, gli aspetti più penalizzanti dell'assetto aeroportuale siciliano sono riferibili alla **dotazione** (area sedime, area parcheggio aerei, 1 sola pista, n° banchi check-in, solo nell'aeroporto di Palermo è presente la stazione ferroviaria, unità locali e addetti nei trasporti aerei), alla **funzionalità** (movimenti passeggeri e cargo, intermodalità in termini di connessioni ferroviarie/bus, posti auto, compagnie noleggio) e alla **strategia** (spesa per opere aeroportuali). **Caltanissetta e Agrigento** risultano **le province meno performanti** (rispettivamente al 101° e 104° posto in Italia), perché non riescono a beneficiare dell'influenza di nessuno degli aeroporti considerati sul territorio regionale.



Infrastrutture logistiche*: dalla lettura dell'indicatore, questa categoria risulta la meno performante, dato che sul territorio regionale è **presente 1 solo interporto** (Catania-Bicocca) che esercita la propria influenza su 5 province (Catania, Siracusa, Enna, Messina e Caltanissetta) e non sono nemmeno presenti interporti al di fuori dei confini regionali che possano estendere la loro influenza sul territorio siciliano. A livello regionale la 1ª posizione è occupata dalla provincia di **Catania** che però, a livello nazionale, occupa il 64° posto e nella macroarea il 12°. Gli aspetti più penalizzanti sono riferiti alla dotazione (superficie interporto, area logistica, area intermodale, volume magazzini, n° binari, ecc.), alla funzionalità (integrazione modale, n° operatori, manifatturiero nell'area di influenza, ecc.) e alle limitate strategie di investimento.

*Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe

La Sicilia è attraversata dal **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, un asse cruciale per l'economia europea, che collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale.



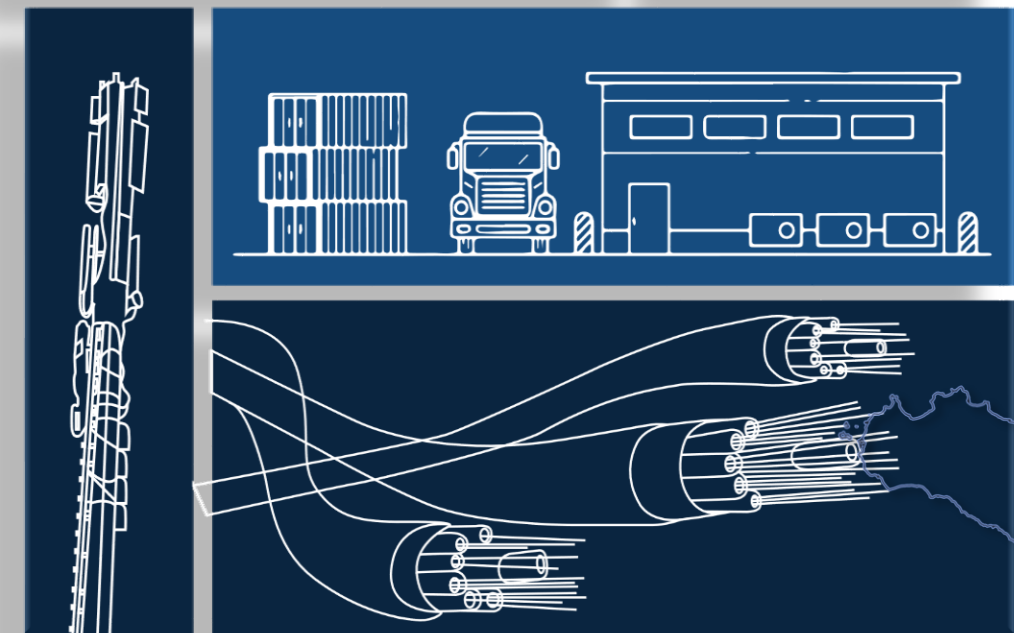
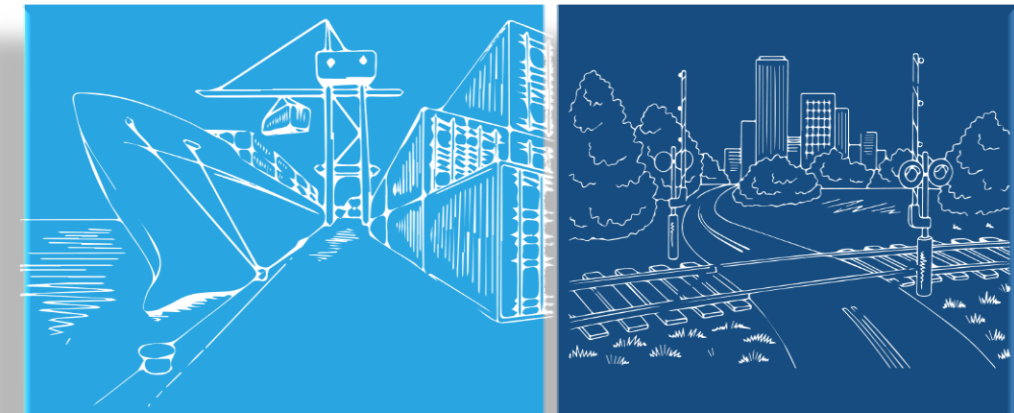
Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia il porto di Salerno, inserito nel Comprehensive Network.

Nel settore ferroviario, le opere chiave riguardano l'upgrade della **linea Catania-Palermo**. Nel **settore marittimo**, i porti prioritari interessati sono La Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro, **Augusta, Palermo**.

Principali gap rispetto ai target 2030 definiti dagli Stati Membri:

- Alcune **sezioni ferroviarie** non sono conformi in termini di **peso assiale** (almeno 22,5 t), **lunghezza dei treni merci** (almeno 740 m), **velocità di linea** (almeno 100 km/h).
- Nel **trasporto su strada** le principali criticità riguardano: l'ubicazione delle stazioni per i **carburanti puliti**, **soluzioni ITS** per informare e dirigere il traffico, **parcheggi sicuri**.
- I **porti marittimi** soddisfano già molti dei parametri di conformità stabiliti nel regolamento europeo con obiettivo il 2030. Tuttavia, la **fornitura di carburanti puliti** e la **connessione alla rete ferroviaria** attualmente sono le caratteristiche meno avanzate e richiedono misure aggiuntive se si vogliono raggiungere gli obiettivi del 2030.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione Europea



Le priorità infrastrutturali della Sicilia

- Approccio metodologico
- Quadro degli interventi nazionali
- Macro obiettivi
- Selezione delle priorità
- Schede di dettaglio



- A partire dallo stato attuale delle opere infrastrutturali presenti sul territorio e dalla programmazione esistente di livello nazionale per la Sicilia, attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata **una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale siciliano**
- Il **Libro Bianco della Sicilia** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale e quello associativo possano fare leva nei tavoli istituzionali
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità, a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale/provinciale/regionale/nazionale/internazionale); orizzonte temporale di azione (breve/medio/lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta/progetto esistente, ma fermo/progetto esistente con iter avviato, ma da monitorare); eventuali criticità (tecniche/finanziarie/politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento
- Ne è derivata l'individuazione di determinati **macro obiettivi** che il territorio regionale vuole raggiungere, a cui è seguito il raggruppamento delle priorità/esigenze secondo gli stessi macro obiettivi
- Sono stati definiti **3 livelli di priorità**:
 - **Livello 1** di rilevanza almeno regionale e possibilità di azione nel breve periodo
 - **Livello 2** di rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo
 - **Livello 3** di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo

concentrando poi l'analisi di dettaglio (con redazione di **schede specifiche**) solo sulle opere con **Priorità di livello 1**, di maggiore rilevanza a livello regionale.
- Vengono infine individuati e riportati nel documento alcuni **Temi Complementari**, che si aggiungono alla richiesta del territorio rispetto alla infrastrutturazione fisica del territorio, riguardanti aspetti di governance, di pianificazione, di procedure.

Il quadro degli interventi programmati rappresenta una fotografia dei **principali interventi di interesse per il territorio siciliano che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenuti indispensabili e strategici per lo sviluppo e la competitività del territorio.

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

- Sistema **SILOS** (sistema informativo che censisce le opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (l'ultima revisione risale al mese di **agosto 2022** e analizza le opere infrastrutturali aggiornate al **31 maggio 2022**);
- Allegati infrastrutture al **Documento di Economia e Finanza (DEF)**, compreso quello del **2022**;
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (**CdP RFI 2022-2026 parte investimenti**, CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2020-2021 e CdP Anas 2016-2020);
- **Piani commerciali** di RFI edizione febbraio 2021 e **giugno 2022**, Piano commerciale straordinario di RFI edizione agosto e novembre 2021;
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e l'attuazione degli interventi;
- DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021, 23 febbraio 2022, 24 febbraio 2022 **Opere Commissariate**.

Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono evidenziate**:

- le opere da «**MONITORARE**», ossia quelle che necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio, perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione, oppure necessitano di maggiori approfondimenti sulla reale funzionalità una volta che i lavori saranno completati (per es. il futuro programma di esercizio di una linea ferroviaria);
- le opere attenzionate nel «**PNRR**» e quelle con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM sopra menzionato, alle quali è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Completamento raddoppio Palermo-Messina: <i>Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo-Castelbuono</i>	Lavori in corso	938	100%	2026	●
Completamento raddoppio Palermo-Messina: <i>Tratta Castelbuono-Patti</i>	Studio di fattibilità	n.d.	0%	Oltre 2023	●
Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina: <i>Nuovo collegamento Palermo-Catania</i>	Lavori in corso / Progettazione definitiva / Opere con bando di gara	6.482	93%	2024 - 2026 - 2028	● ● ●
Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina: <i>Linea Messina-Catania: raddoppio Giampileri-Fiumefreddo</i>	Gara aggiudicata	2.201	100%	2026	● ●
Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina: <i>Sistemazione nodo di Catania</i>	Progettazione definitiva	998	35%	2028	● ● ●
Linea ferroviaria Messina - Siracusa: <i>Bypass ferroviario e collegamento al porto di Augusta</i>	Studio di fattibilità	135	100%	Oltre 2024	● ● ●
Velocizzazione linea Catania-Siracusa: <i>Velocizzazione linea Catania-Siracusa 1^ fase</i>	Progettazione esecutiva	93	95%	2024	
Velocizzazione linea Catania-Siracusa: <i>Velocizzazione Catania-Siracusa completamente - 2° lotto funzionale tratta Augusta-Targia</i>	Progettazione definitiva	44	0%	2026	
Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	Studio di fattibilità	100	100%	2026	●
Ripristino e ammodernamento Caltagirone - Gela	Lavori in corso	265	100%	2024	● ●
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	Gara aggiudicata / Progettazione definitiva	255	100%	2026	● ●
Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	Studio di fattibilità	40	100%	n.d.	●
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	Lavori in corso	53	100%	2022	


● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Nodo ferroviario di Messina: <i>Servizio ferroviario metropolitano Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina</i>	Progettazione preliminare	18	41%	n.d.	
Programma città metropolitana di Messina: <i>Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria</i>	Progettazione preliminare	5	100%	n.d.	
Città metropolitana di Catania - Nodo ferroviario di Catania: <i>Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania</i>	Progettazione preliminare	18	13%	n.d.	
Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania: <i>Tratta Stesicoro-Aeroporto, Tratta Borgo-Nesima, Tratta Nesima-Misterbianco e Tratta Misterbianco-Paternò e realizzazione del deposito</i>	Lavori in corso / Opere con bando di gara	1.213	84%	Oltre 2023	 
Nodo ferroviario di Palermo: <i>Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini e Upgrading nodo di Palermo</i>	Lavori in corso / Progettazione preliminare	1.173	83%	Oltre 2021	
Città metropolitana di Palermo: <i>Nodo di Palermo - Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi, passante e chiusura anello</i>	Lavori in corso	1.300	98%	n.d.	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Palermo: <i>Completamento anello ferroviario con servizio Metropolitano</i>	Progettazione preliminare	277	100%	n.d.	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Palermo: <i>Prolungamento della linea 3 Tranviaria esistente lungo Viale della Regione Siciliana passando per la Stazione FF.SS. Orleans sino a Bonagia</i>	Progettazione preliminare	111	49%	n.d.	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Palermo: <i>Prolungamento della linea 1 tranviaria esistente dalla Stazione FF.SS. Notarbatolo alla Via Duca della Verdura sino alla stazione FF.SS. Centrale e dalla Via Balsamo alla Via Crocerossa.</i>	Progettazione preliminare	159	56%	n.d.	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Palermo: <i>Sistema Tram Palermo - Fase I - Tratte A, B e C</i>	Progettazione preliminare	275	100%	n.d.	



 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Palermo: <i>Sistema Tram Palermo - Fase II - Realizzazione tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio</i>	Progettazione definitiva	504	100%	2026	●
Città metropolitana di Messina: <i>Nodo ferroviario di Messina: Servizio ferroviario metropolitano Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina</i>	Progettazione preliminare	138	5%	n.d.	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Messina	Opere con bando di gara	4	100%	n.d.	
Città metropolitana di Catania: <i>Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania</i>	Progettazione preliminare	138	1%	n.d.	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Catania: <i>Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania - Tratta Stesicoro-Aeroporto</i>	Lavori in corso / Gara aggiudicata	492	100%	2022 / 2025	●
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Catania: <i>Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania - Tratta Borgo-Nesima</i>	Lavori in corso	104	100%	2022	
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Catania: <i>Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania - Tratta Nesima-Misterbianco</i>	Lavori in corso / Gara aggiudicata	217	100%	2022 / 2024	●
Trasporto rapido di massa città metropolitana di Catania: <i>Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania - Tratta Misterbianco-Paternò e realizzazione del deposito</i>	Opere con bando di gara	460	100%	2026	● ●
<i>FCE: Adeguamento agli standard di sicurezza - Implementazione sulla linea extraurbana a scartamento ridotto compresa tra la stazione di Catania Borgo e quella di Riposto di un sistema di controllo marcia treno ERTMS/ETCS di primo livello, di un sistema Apparato Centrale computerizzato (Multistazione /ACCM) integrato con un sistema di Blocco Conta-Assi (BCA), adeguamento di PLA alla norma UNI 11117 e realizzazione di nuovi PLA</i>	Progettazione definitiva	19	100%	2026	●














● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
FCE: Tratta Stesicoro-Misterbianco Centro - Implementazione sistemi di sicurezza e segnalamento	Progettazione preliminare	60	100%	n.d.	
FCE: Interventi di adeguamento dell'officina ferroviaria di Catania Borgo al D.P.R. n. 151/2011 - Sostituzione di n. 11 ponti ferroviari in carpenteria metallica nella tratta di superficie Randazzo-Riposto - (tratta Misterbianco Paternò) Lavori di Rinnovo del Binario a scartamento ridotto	Progettazione preliminare	17	100%	n.d.	
FCE: Adeguamento agli standard di sicurezza - Sistema di rilevazione ed estrazione fumi (Jetfan e ventilatori nelle A.E.) delle gallerie di Adrano e Santa Maria di Licodia della Ferrovia Circumetnea	Progettazione definitiva	2	100%	n.d.	●
FCE: Adeguamento agli standard di sicurezza - Modifica della viabilità con soppressione di 40 Passaggi a Livello carrabili e 7 pedonali ubicati sulla tratta Adrano - Randazzo - Riposto della Ferrovia Circumetnea	Progettazione preliminare	61	100%	n.d.	●
 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
A19 Palermo-Catania - Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania	Lavori in corso	792	100%	2022	
Completamento autostrada Siracusa-Gela A 18: 3° Tronco Ragusa-Gela - Lotto 9 Scicli	Progettazione esecutiva	350	14%	n.d.	● ●
Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela: <i>Lavori di ammodernamento e sistemazione</i>	Lavori in corso	318	100%	2022	
SS 640 di Porto Empedocle - Tratto dal km 44+400 al km 74+300	Lavori in corso	1.025	100%	2023	●
Itinerario Ragusa - Catania: Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114	Opere con bando di gara	1.238	100%	n.d.	● ●
SS 115 Sud Occidentale Sicula - Variante Trapani-Mazara del Vallo	Progettazione preliminare	134	100%	n.d.	●






● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
SS284 - Occidentale Etnea - Lavori tratta Adrano-Catania	Progettazione definitiva	345	53%	Oltre 2022	
SS626/SS115 - Completamento della Tangenziale di Gela	Progettazione definitiva	249	100%	n.d.	
Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189): <i>Ammodernamento a quattro corsie</i>	Lavori in corso / progettazione preliminare	1.193	33%	2023 / n.d.	
Tangenziale di Catania: Realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza	Progettazione preliminare	361	1%	n.d.	
SS 189 - Adeguamento strada esistente a cat. C1 Tratta Lercara Friddi - Agrigento	Progettazione preliminare	88	100%	n.d.	
Circonvallazione di Palermo e Ponte Corleone	Progettazione preliminare	61	34%	n.d.	
A/20 ME-PA Manutenzione straordinaria Tangenziale di Messina	Progettazione esecutiva	24	100%	n.d.	
A/18 ME-CT Riqualificazione tra lo svincolo di Giarre e la Barriera di Catania Nord	Progettazione esecutiva	24	100%	n.d.	
A/20 ME-PA Messa in sicurezza e adeguamento al d.lgs. 264/06 Galleria Cicero e Calavà	Progettazione esecutiva	17	100%	n.d.	
A/20 ME-PA Riqualificazione barriere di sicurezza tra gli svincoli di Milazzo e Falcone	Progettazione esecutiva	13	100%	n.d.	
A/18 ME-CT Messa in sicurezza e adeguamento al d.lgs. 264/06 Galleria Taormina, Giardini e S. Antonio	Progettazione esecutiva	9	100%	n.d.	
A/19 e A20 Installazione casse automatiche e adeguamento varchi	Progettazione esecutiva	7	100%	n.d.	
Strada di collegamento Alcara li Fusi - SS 113	Progettazione definitiva	32	100%	n.d.	
Ripristino e messa in sicurezza strada Castel di Lucio (ME) Gangi (PA) tra SP 176 e SP 60	Progettazione esecutiva	7	100%	n.d.	

 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto Stretto green - Deposito costiero di LNG ed elettrificazione delle banchine dei porti dell'AdSP dello Stretto	Progettazione preliminare	110	45%	n.d.	
AdSP dello Stretto - Interventi di continuità territoriale dello Stretto di Messina	Studio di fattibilità	37	100%	n.d.	
Porto di Messina - Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina	Lavori in corso	14	100%	2023	
Porto di Messina - Collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e il porto (c.d. via del Mare) - Realizzazione strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco	Lavori in corso	27	100%	2022	
Porto di Messina - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	Lavori in corso	74	100%	2023	
Porto di Milazzo - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	Lavori in corso	13	100%	2022	
Porto di Milazzo - Lavori di realizzazione di un pontile industriale a giorno in località Giammoro	Lavori in corso	25	100%	2022	
Porto di Sant'Agata di Militello - ZES Sicilia Orientale - Accessibilità al Porto di Sant'Agata di Militello - Collegamento con la viabilità principale	Progettazione preliminare	11	100%	n.d.	
Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del Molo foraneo di sopraflutto - Secondo stralcio di completamento rifiorimento della mantellata della diga foranea - I lotto funzionale	Lavori in corso	20	71%	2023	
Porto di Termini Imerese - Molo di sottoflutto - Completamento lavori I stralcio	Lavori in corso	21	100%	n.d.	
Porto di Termini Imerese - Molo di sopraflutto - Completamento lavori II stralcio	Lavori in corso	19	100%	n.d.	
Porto di Termini Imerese - Dragaggio dell'attuale porto commerciale	Lavori in corso	35	100%	n.d.	
Porto di Termini Imerese - Cold Ironing - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	Progettazione preliminare	6	100%	n.d.	



 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Porto di Palermo - Consolidamento delle banchine sud dei moli Piave e Santa Lucia ed adeguamento statico banchina Vittorio Veneto	Progettazione preliminare	45	100%	n.d.	● ●
Porto di Palermo - Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta	Progettazione preliminare	16	75%	n.d.	●
Porto di Palermo - Completamento molo foraneo porto Arenella	Progettazione preliminare	19	100%	n.d.	●
Porto di Palermo - Escavo dei fondali bacino Crispi 3 e connesso rifiorimento mantellata	Lavori in corso	39	100%	2024	
Porto di Palermo - Completamento bacino di carenaggio da 150.000 tpl - Il lotto funzionale	Progettazione preliminare	81	100%	n.d.	● ●
Porto di Palermo - Completamento della messa in sicurezza del bacino di carenaggio 150.000 tpl - I lotto funzionale	Progettazione preliminare	39	100%	n.d.	● ●
Porto di Palermo - Lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia del porto di Palermo con la città	Progettazione esecutiva	35	100%	n.d.	●
Porto di Palermo - Cold Ironing - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	Progettazione preliminare	32	100%	n.d.	●
Porto di Trapani - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	Progettazione esecutiva	68	100%	n.d.	●
Porto di Trapani - ZES Sicilia Occidentale - Accessibilità al porto e area industriale di Trapani - Potenziamento dei collegamenti tra il porto e area industriale	Progettazione preliminare	18	100%	n.d.	●
Porto di Trapani - Cold Ironing - Intervento Green port	Progettazione preliminare	6	100%	n.d.	●
Porto di Porto Empedocle - Cold Ironing - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	Progettazione preliminare	3	100%	n.d.	●
Porti di Gela e Licata - ZES Sicilia Orientale -Collegamento porti con autostrada	Progettazione preliminare	11	100%	n.d.	●
Porto di Gela - Elettrificazione delle banchine	Progettazione preliminare	2	100%	n.d.	●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Porto di Siracusa - Elettificazione delle banchine da crociera	Progettazione preliminare	18	100%	n.d.	●
Porto di Augusta - Realizzazione del nuovo terminal containers -Progetto unificato 1° e 2° stralcio	Lavori in corso	78	100%	n.d.	
Porto di Augusta - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale I stralcio	Lavori in corso	55	100%	2024	
Porto di Augusta - ZES Sicilia Orientale -- Messa in sicurezza delle opere d'arte al servizio dell'accesso al porto dell'isola e realizzazione del terzo collegamento tra le aree portuali e la terraferma	Progettazione preliminare	26	100%	n.d.	●
Porto di Augusta - Cold Ironing - Elettificazione delle banchine del Porto Commerciale	Progettazione preliminare	33	100%	n.d.	●
Porto di Catania - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	Progettazione definitiva	18	n.d.	n.d.	●
Porto di Catania - Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto	Opere con bando di gara	49	100%	n.d.	●
Porto di Catania - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea del porto di Catania, rafforzamento e potenziamento della testata	Progettazione preliminare	70	100%	n.d.	●
Porto di Catania - Cold Ironing - Elettificazione delle banchine	Progettazione preliminare	57	100%	n.d.	●
 OPERE INTERPORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Hub interportuale di Termini Imerese - ZES Sicilia Occidentale - Interporto di Termini Imerese - Nuova banchina per la logistica	Progettazione preliminare	60	100%	n.d.	●
Hub interportuale di Termini Imerese - ZES Sicilia Occidentale - Interporto di Termini Imerese - Recupero e sistemazione area da destinare alla logistica	Progettazione preliminare	3	100%	n.d.	
Hub interportuale di Catania - Polo intermodale	Lavori in corso	41	100%	2022	●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE INTERPORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Hub interportuale di Catania - 1 [^] fase-2 ^o stralcio funzionale - Strada di collegamento	Progettazione esecutiva	28	100%	n.d.	
Hub interportuale di Catania - ZES Sicilia Orientale - Accessibilità all'interporto di Catania - Miglioramento della viabilità stradale di accesso	Progettazione preliminare	2	100%	n.d.	●
Hub interportuale di Catania - ZES Sicilia Orientale - Accessibilità al Porto di Riposto - Collegamento con la viabilità principale	Progettazione preliminare	12	100%	n.d.	●
 OPERE AEROPORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Catania Fontanarossa - Sviluppo del cargo aereo	Progettazione preliminare	14	100%	n.d.	●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

In quanto rappresentante degli attori economici, uno dei compiti del sistema camerale è mantenere viva l'attenzione sui temi strategici, soprattutto per un territorio complesso come la Sicilia. La problematica delle infrastrutture è centrale nell'azione camerale perché è strettamente connessa con l'economia. Per questo motivo su iniziativa di Unioncamere Sicilia sono stati organizzati **cinque distinti momenti di ascolto**, che hanno raccolto tutti gli attori chiave dei rispettivi territori attorno ad un tavolo - seppur virtuale - al fine di creare una **lista delle priorità di intervento in tema di infrastrutture** che sia anche in grado di valorizzare l'identità e la vocazione di ciascuna provincia.

Le indicazioni emerse dai tavoli di confronto possono essere raggruppate secondo i seguenti **4 macro obiettivi**:

MO 1: ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA

Migliorare la connettività delle aree interne della regione per il riequilibrio territoriale (sistema costiero ed entroterra, cittadini equamente connessi); migliorare e potenziare le connessioni esterne della Sicilia e i collegamenti con i mercati nazionali ed internazionali.

MO 2: POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Ampliare, adeguare ed efficientare la rete dei collegamenti stradali e ferroviari, e rafforzare le connessioni dei centri agricoli e agroalimentari, dei distretti produttivi e degli attrattori turistici alla rete principale; completare e potenziare la rete stradale laddove vi sia una minore dotazione infrastrutturale e una mancanza di collegamenti verso i principali nodi.

MO 3: RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, con particolare attenzione alle aree ZES, attraverso lo sviluppo delle piattaforme logistiche ed un miglioramento della rete esistente nei collegamenti di ultimo miglio.



MO 4: POTENZIAMENTO DEI NODI AEROPORTUALI

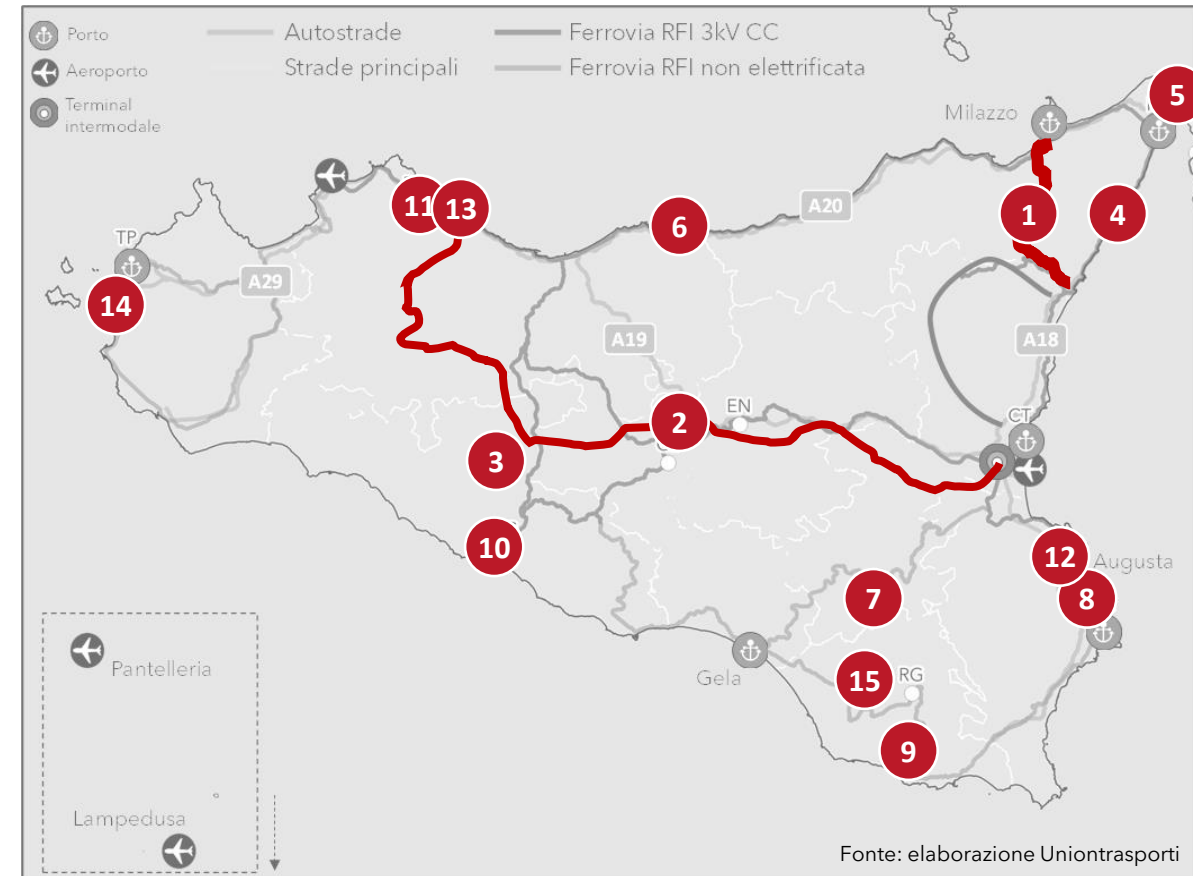
Potenziare gli aeroporti, adeguando l'offerta infrastrutturale alla domanda presente e potenziale e migliorare il livello di accessibilità.

Le problematiche dei cinque territori esaminati sono diverse, ma allo stesso tempo sono complementari, per questo motivo si riscontra una **forte convergenza sui macro obiettivi** da perseguire nel breve periodo per accompagnare l'attuazione delle misure previste nel PNRR e gli investimenti già previsti nei documenti programmatici.

Sono state individuate **15 opere di Priorità 1 in Sicilia** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche dal sistema imprenditoriale per il rilancio dei territori siciliani**:



MO	Intervento	N° rif. mappa
1	 Realizzazione della Intervalliva «Tirrenico-Ionica»	1
1	 Nuovo collegamento Palermo - Catania (AV/AC)	2
1	 Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189) - Ammodernamento a quattro corsie - Tratta Palermo innesto con la SS 189 (Lercara Friddi)	3
2	 Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo	4
2	 Realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina	5
2	 Completamento raddoppio Palermo-Messina	6
2	 Realizzazione collegamento viario Ragusa - Catania SS514 - SS194	7
2	 Velocizzazione Catania - Siracusa	8
2	 Completamento Autostrada Siracusa - Gela (A18)	9
2	 Realizzazione della Tangenziale di Agrigento	10
3	 Realizzazione infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo alla grande viabilità	11
3	 By-pass e collegamento del porto di Augusta	12
3	 Realizzazione Interporto Termini Imerese	13

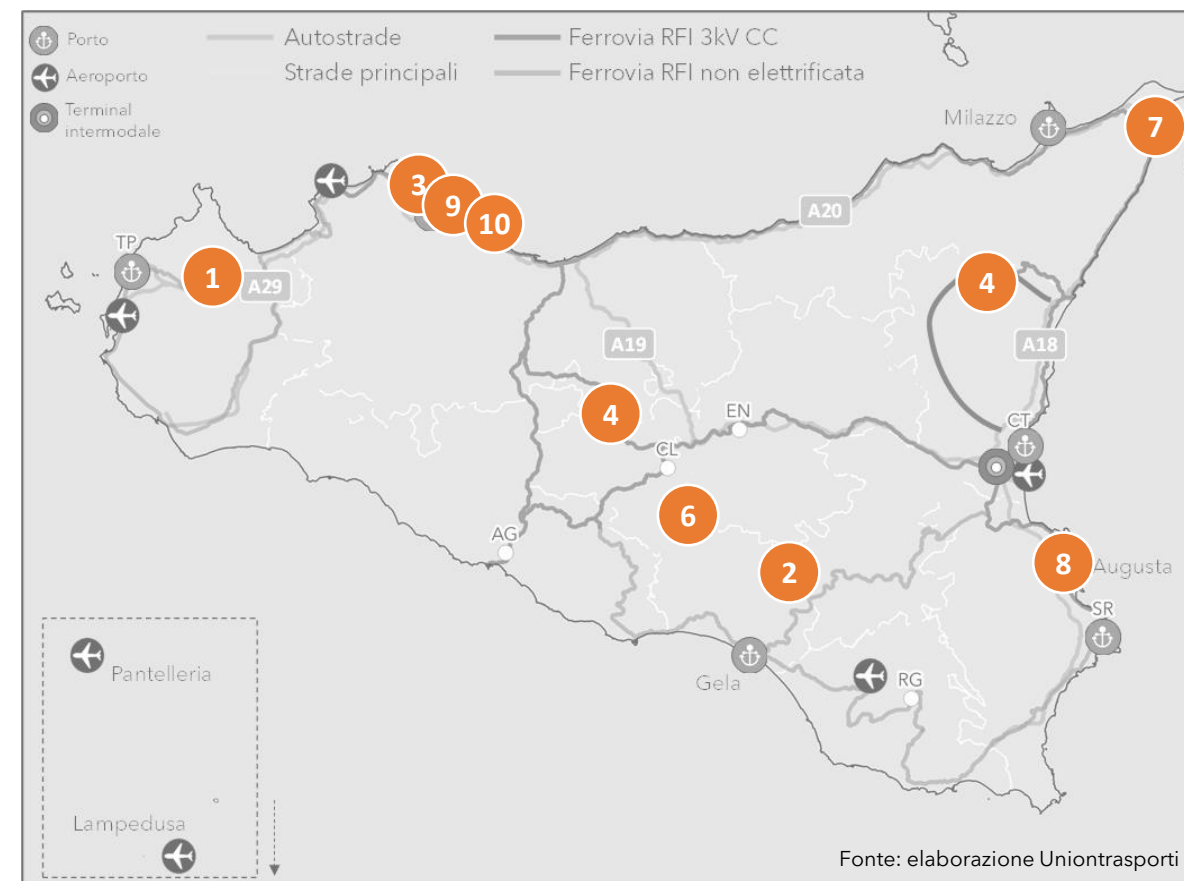
MO	Intervento	N° rif. mappa
4	 Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Trapani Birgi	14
4	 Sviluppo del cargo aereo nell'Aeroporto Pio la Torre di Comiso	15



Nelle **priorità di livello 2** rientrano **10 interventi** con rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo quali:


N° rif. mappa	Intervento
1	 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo
2	 Ripristino e ammodernamento Caltagirone - Gela
3	 Nodo ferroviario di Palermo: Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini e Upgrading nodo di Palermo
4	 Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania: Tratta Stesicoro-Aeroporto, Tratta Borgo-Nesima, Tratta Nesima-Misterbianco e Tratta Misterbianco-Paternò e realizzazione del deposito
5	 A19 Palermo-Catania - Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania
6	 Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela: Lavori di ammodernamento e sistemazione
7	 Porto di Messina - Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina
7	 Porto di Messina - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale
8	 Porto di Augusta - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale I stralcio

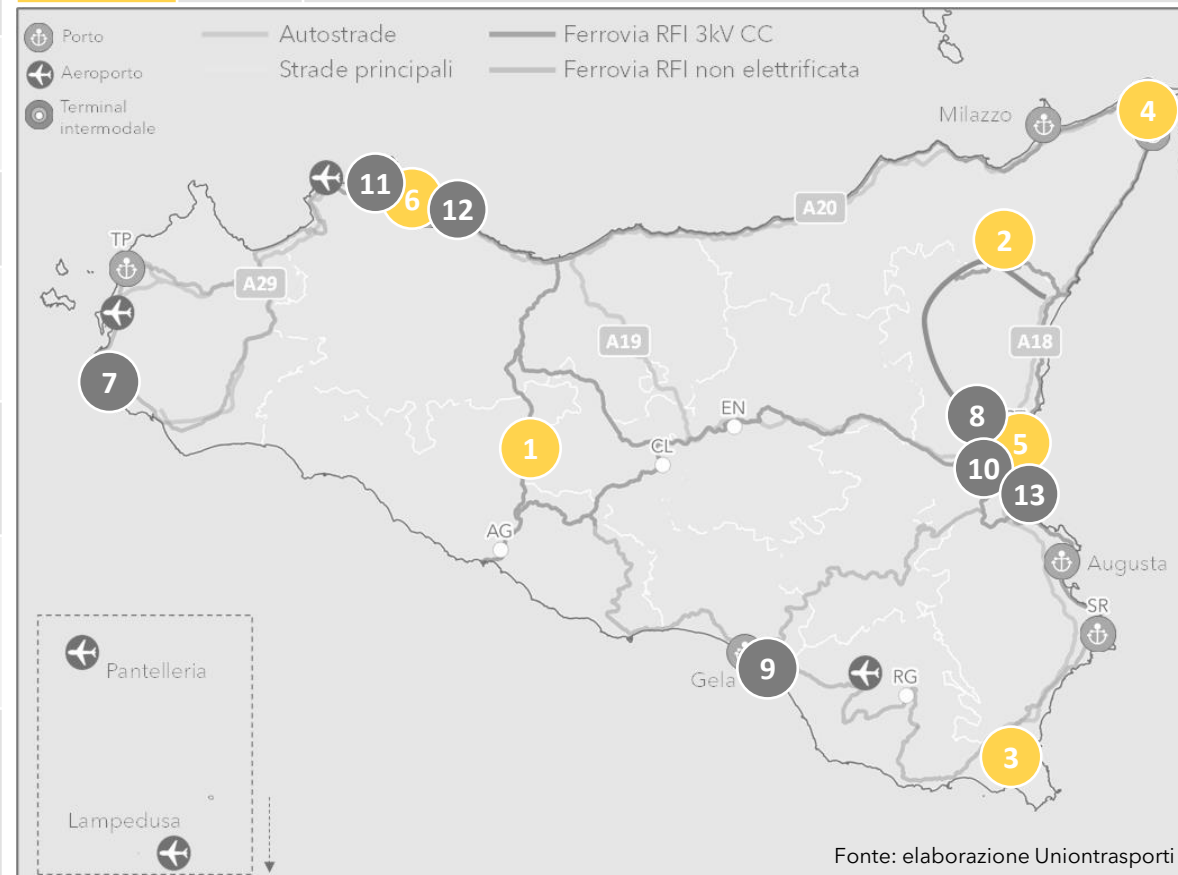
N° rif. mappa	Intervento
9	 Porto di Palermo - Escavo dei fondali bacino Crispi 3 e connesso rifiorimento mantellata
10	 Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo sopraflutto del porto di Termini Imerese II stralcio



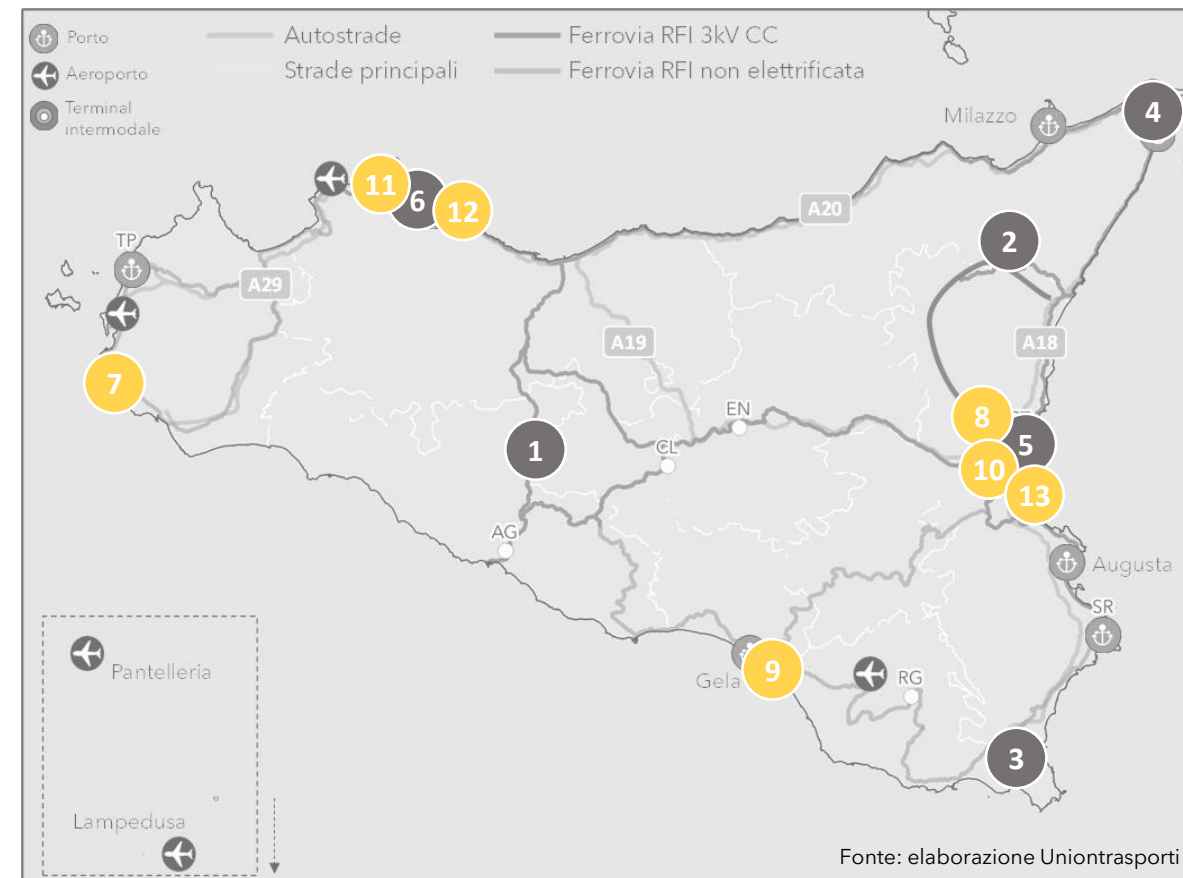
Nelle **priorità di livello 3** rientrano infine **20 interventi** con rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo quali:

N° rif. mappa	Intervento
1	 Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa
2	 Linea Alcantara-Randazzo
3	 Linea Noto-Pachino
4	 Nodo ferroviario di Messina: Servizio ferroviario metropolitano Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina
4	 Programma città metropolitana di Messina: Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria
5	 Città metropolitana di Catania - Nodo ferroviario di Catania: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania
6	 Nodo ferroviario di Palermo: Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini e Upgrading nodo di Palermo
6	 Programma città metropolitana di Palermo: Completamento anello ferroviario con servizio Metropolitano - Chiusura anello ferroviario di Palermo tratta Giachery-Politeama-Notarbartolo
6	 Programma città metropolitana di Palermo: Prolungamento della linea 3 Tranviaria esistente lungo Viale della Regione Siciliana passando per la Stazione FF.SS. Orleans sino a Bonagia

N° rif. mappa	Intervento
6	 Programma città metropolitana di Palermo: Prolungamento della linea 1 tranviaria esistente dalla Stazione FF.SS. Notarbatolo alla Via Duca della Verdura sino alla stazione FF.SS. Centrale e dalla Via Balsamo alla Via Crocerossa.



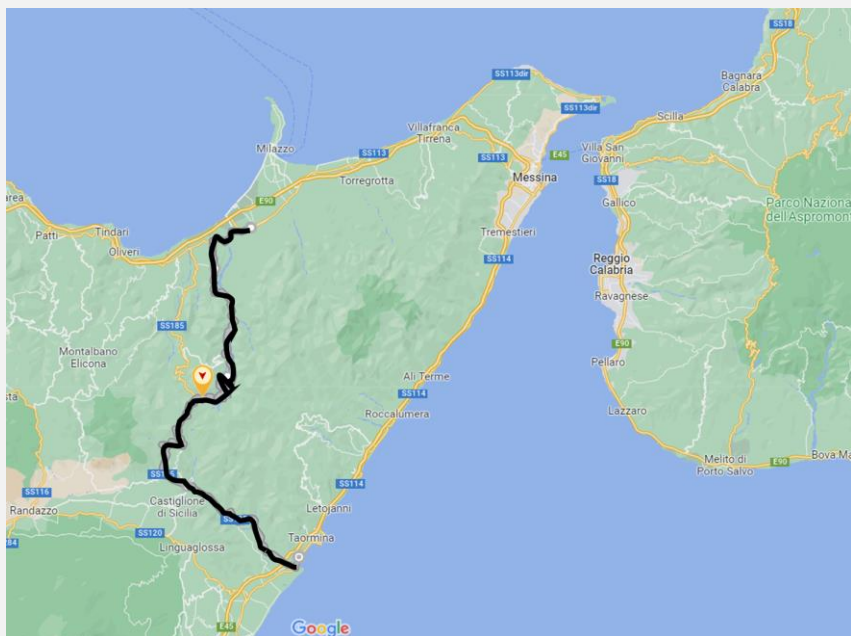
N° rif. mappa	Intervento
7	 SS 115 Sud Occidentale Sicula - Variante Trapani-Mazara del Vallo
8	 SS284 - Occidentale Etnea - Lavori tratta Adrano-Catania
9	 SS626/SS115 - Completamento della Tangenziale di Gela
10	 Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza
11	 Porto di Palermo - Consolidamento molo sopraflutto Acquisanta
11	 Porto di Palermo - Completamento molo foraneo porto Arenella
11	 Porto di Palermo - Completamento bacino di carenaggio da 150.000 tpl - Il lotto funzionale
11	 Porto di Palermo - Completamento della messa in sicurezza del bacino di carenaggio 150.000 tpl - I lotto funzionale
12	 Porto di Termini Imerese - Molo di sottoflutto - Completamento lavori I stralcio
13	 Sviluppo del cargo aereo - Catania



N° 1



OPERA
REALIZZAZIONE INTERVALLIVA
TIRRENO-IONICA



Costo	- mln €
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Tecniche, Finanziarie e Politiche
Doc. programmazione	
Note:	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
NUOVA OPERA

Macro obiettivo 1
ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA

Descrizione

L'infrastruttura rientra fra gli obiettivi di ammodernamento ed efficientamento delle principali reti viarie dell'Isola e può rappresentare un asse stradale di grande utilità nella provincia messinese dato che unirà, lungo un tratto di 45 chilometri, i due versanti che coprono anche due importanti Bacini turistici, quello tirrenico-Eolie e quello di Taormina. Il territorio chiede da tempo la realizzazione di questa opera stradale sia per migliorare l'accessibilità delle aree interne sia per decongestionare il traffico autostradale nell'area del Messinese.

L'arteria stradale, chiamata "intervalliva", è di fondamentale importanza per il collegamento fra i Comuni di Barcellona Pozzo di Gotto, Rodì Milici, Fondachelli Fantina, Francavilla di Sicilia e Giardini Naxos.

Benefici

Collegare due aree ad elevata vocazione turistica migliorando anche l'accessibilità dei comuni interni della provincia di Messina e aumentando il livello di resilienza dell'area, in caso di elevata congestione e/o chiusura dell'asse autostradale.

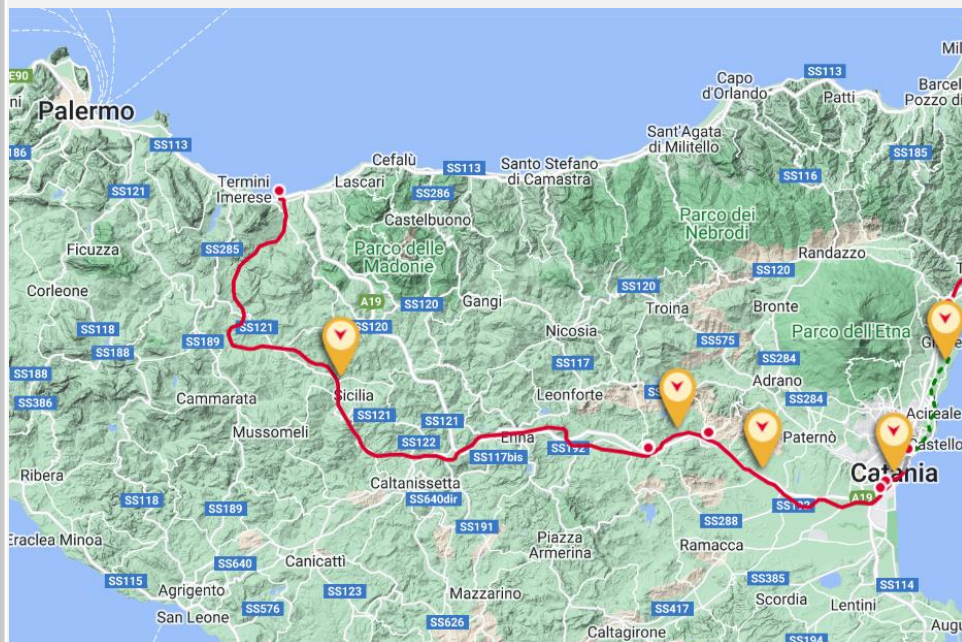
Azioni

Seguire la realizzazione della progettazione esecutiva e puntare ad una strategia di lobby con gli stakeholders del territorio affinché l'investimento possa essere reperito nell'ambito dei programmi regionali ed europei.

N° 2



OPERA
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA (AV/AC)



Costo	6.017 mln €
Copertura	100 %
Fine lavori	Oltre 2026
Criticità	-
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021, PNRR, FSC UE
Note:	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

Rilevanza REGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE DEFINITIVA


Macro obiettivo 1 ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA


Descrizione


Il collegamento ferroviario Palermo-Catania è un'infrastruttura con tratti a doppio binario e tratti a semplice binario, affiancato al quale verrà mantenuta la linea storica. Tutte le stazioni servite sia dalla linea storica sia dalla linea veloce svolgeranno la funzione di scambio tra i diversi servizi offerti. L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Scandinavia - Mediterraneo.


Il progetto di collegamento Palermo-Catania si articola in due macrofasi. La prima ha come obiettivo la realizzazione di una nuova infrastruttura costituita da tratti a doppio binario (Fiumetorto-Lercara Dir. e Catenanuova-Bicocca) intervallati da tratti a semplice binario con caratteristiche prestazionali che consentono di sviluppare velocità di rango superiori a 160 per gran parte del tracciato. La seconda macrofase è finalizzata all'adeguamento, in termini di interoperabilità, dei tratti di linea storica compresa fra i due suddetti tratti a doppio binario, nonché la realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio grazie alle opere connesse con le lunghe gallerie realizzate in prima macrofase. La connessione fra linea storica e linea veloce è assicurata in corrispondenza di alcune stazioni.

Benefici

- 

Il nuovo collegamento Palermo-Catania permetterà di ridurre, a regime, i tempi di percorrenza attuali di circa 60', collegando le due città metropolitane in 2 ore, rispetto alle 3 h attuali. La nuova infrastruttura consentirà di rivedere il modello di servizio che preveda la velocizzazione dei collegamenti fra le principali città siciliane
- 

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura interessata da progetto in termini di modulo peso assiale e sagoma rappresenta un primo step di potenziamento finalizzato a creare le condizioni di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola. Oltre il 2026
- 

Sviluppo di un nuovo modello di offerta che preveda collegamenti veloci tra i maggiori centri abitati e collegamenti capillari fra le province di Agrigento, Caltanissetta, Enna e Catania
- 

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio di Valle del Torto, Nuova Enna e all'adeguamento delle stazioni principali ricadenti sulla nuova linea e sui tratti di linea storica che rimarranno in esercizio. Per fasi, con completamento oltre il 2026

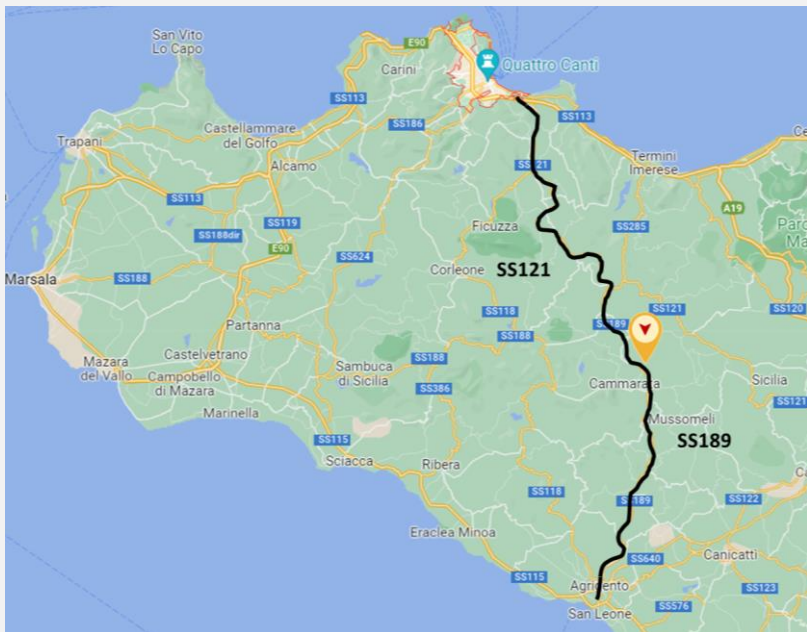
Azioni

In considerazione della strategicità che il collegamento rappresenterebbe per i territori interni della Sicilia, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

N° 3



OPERA
AMMODERNAMENTO A QUATTRO
CORSIE - TRATTA PALERMO (SS 121)
INNESTO CON LA SS 189 (LERCARA
FRIDDI)



Costo	893 mln €
Copertura	79%
Fine lavori	-
Criticità	Tecniche, Finanziarie e Politiche
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020
Note:	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO /
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivo 1
ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA

Descrizione

L'infrastruttura è costituita da due strade statali: la SS121 "Catanese" a due corsie e la SS 189 "Della Valle dei Platani" e costituisce il principale asse di collegamento della Sicilia nord occidentale, la strada che unisce il nord con il sud dell'isola.

L'itinerario si sviluppa per 57,48 km lungo la SS 121 "Catanese" e per circa 9 km lungo la SS189 da Lercara Friddi ad Agrigento. Il progetto preliminare predisposto dall'ANAS per il tratto tra Palermo e Lercara Friddi prevedeva inizialmente lavori di adeguamento a 4 corsie della SS 121 e della SS 189 dal km 50. In seguito il progetto è stato modificato, adottando sezioni diverse lungo il tracciato, ovvero 4 corsie per il solo tratto Palermo-Bolognetta (12 km circa) e 2 corsie sino a Lercara.

Ad oggi, gli imprenditori locali lamentano la presenza di cantieri, deviazioni, semafori e percorsi alternativi che rendono, nello specifico, il tratto Bolognetta-Bivio Manganaro particolarmente pericoloso, unica strada in cui sono presenti lavori mentre sul restante itinerario si è in attesa di appaltabilità. E' da evidenziare che prima che iniziassero i lavori, il tratto Bolognetta-Lercara percorreva in circa 2 ore oggi ne occorrono più di 3 a causa dei lavori. Si evidenzia, infine, l'assenza di strade alternative dato che le S.P. 77 e 77 bis sono ridotte a trazzere che in alcuni tratti sono interrotte. a causa di frane.

Benefici

L'adeguamento dell'itinerario Palermo - Agrigento è volto a unire i due capoluoghi di provincia e a mettere in sicurezza i collegamenti dei territori interni alla regione

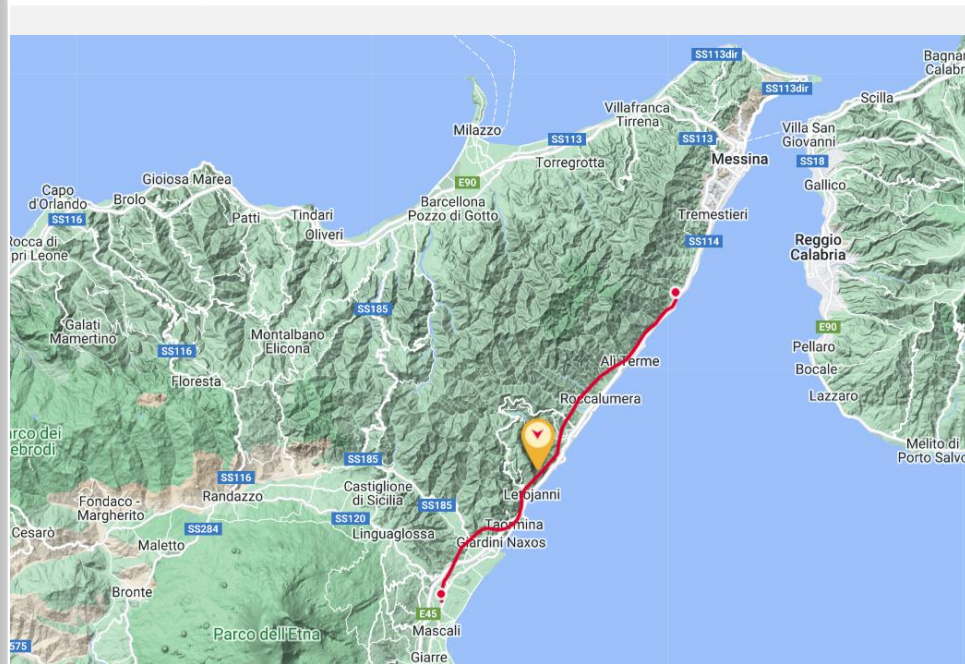
Azioni

Seguire la realizzazione dell'intera infrastruttura e puntare ad una strategia di lobby con gli stakeholders del territorio affinché l'investimento possa essere reperito nell'ambito dei programmi regionali ed europei.

N° 4



OPERA
LINEA MESSINA-CATANIA:
RADDOPPIO GIAMPILIERI-
FIUMEFREDDO



Costo	2.300 mln €
Copertura	100 %
Fine lavori	Oltre 2026
Criticità	
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021, PNRR, FSC UE,
Note:	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo 2
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI
DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA
PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Descrizione

Il progetto di raddoppio del tratto Giampileri-Fiumefreddo, in variante rispetto all'attuale linea per un'estensione di circa 42 km, consentirà di completare il raddoppio dalla linea **Messina-Catania**, mantenendo un breve tratto di collegamento con l'attuale stazione di Letojanni. Rispetto alla linea a semplice binario attualmente in esercizio, parallela alla costa, il nuovo percorso si sviluppa a monte dell'attuale con la contestuale realizzazione di nuove località di servizio: Fiumefreddo - Calatabiano, Alcantara-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Alì e Italia-Scaletta. L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali. Il primo è relativo al raddoppio del tratto Fiumefreddo-Taormina, con contestuale messa fuori esercizio della linea attuale fra gli impianti Fiumefreddo e l'allaccio dell'interconnessione di Letojanni sull'alinea storica. La località di Taormina in questa fase assume temporaneamente la funzione di stazione di passaggio dal doppio al semplice binario da cui si dirama un'interconnessione a semplice binario fino alla stazione di Letojanni. Il secondo lotto è relativo al completamento del raddoppio fino a Giampileri e la dismissione della linea attuale fra gli impianti di Letojanni e Giampileri. Verrà mantenuta in esercizio l'interconnessione per Letojanni che assumerà la funzione di linea diramata. La stazione di Letojanni in particolare, potrà assumere la funzione di stazione di testa per i servizi metropolitani dell'area di Catania.

Benefici

- Ridurre i tempi di percorrenza tra Catania e Messina di circa 20 minuti
- L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura interessata dal progetto Palermo-Catania-Messina rappresenta un primo step di potenziamento finalizzato a creare le condizioni, in termini di modulo, peso assiale e sagoma, per lo sviluppo del traffico merci all'interno dell'isola
- Il raddoppio della linea permetterà di eliminare le interferenze di circolazione nelle stazioni di passaggio da doppio a semplice binario e nelle stazioni dove si effettuano gli incroci
- Il raddoppio della linea permetterà di poter programmare fino a 10 treni/h per senso di marcia
- Possibilità di sviluppo di servizi di collegamento veloce fra i maggiori centri abitati e servizi di tipo metropolitano verso il nodo di Catania, con realizzazione delle nuove località di servizio Fiumefreddo-Calatabiano, Alcantara-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Alì e Scaletta Zancalea

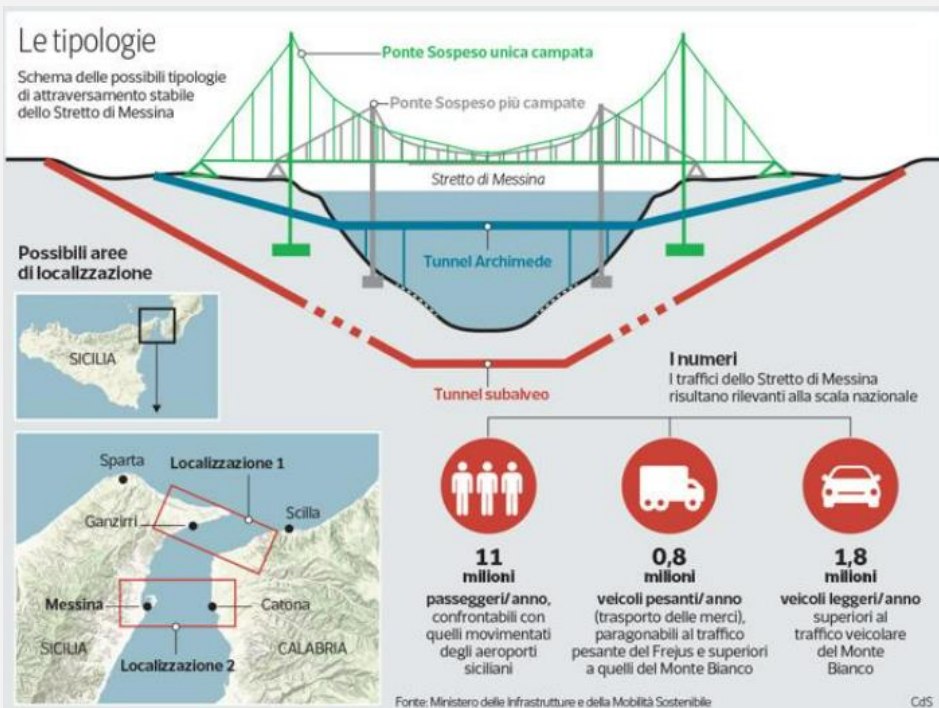
Azioni

In considerazione della strategicità che il collegamento rappresenterebbe per la provincia di Messina nel poter raggiungere in tempi brevi l'aeroporto di Catania, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

N° 5



OPERA REALIZZAZIONE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



Costo 50 mln € (progetto fattibilità)

Copertura 100 %

Fine lavori 2023

Criticità Tecnico/politiche

Doc. programmazione

Note:

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
STUDIO DI FATTIBILITA'
TECNICA-ECONOMICA

Macro obiettivo 2
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI
DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA
PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Descrizione

Tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno oltre 10 milioni di passeggeri, sia a piedi che a bordo, circa 1,8 mln di autovetture e 400.000 mezzi pesanti ai quali si aggiungono più di 1,5 mln di passeggeri e 800.000 tra mezzi pesanti ed autovetture sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni-Reggio Calabria. Per tutti questi trasferimenti vengono effettuate circa 100.000 corse tra traghetti, navi ferroviarie e mezzi veloci/aliscafi con una media giornaliera di una partenza di una nave ogni 5 minuti fra i vari porti.

Per questo motivo il MIMS, dopo che il gruppo di lavoro istituito dalla STM ha ritenuto che sussistano le motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento **stabile dello Stretto di Messina**, nel 2020 ha affidato a RFI la realizzazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica che mira ad analizzare i costi, le soluzioni progettuali tecnicamente plausibili (campata unica, campata multipla), tipologie di traffico da soddisfare, gli impatti ambientali e di sicurezza, ed altro.

Nel frattempo il MIMS sta portando avanti diversi interventi che mirano a potenziare-riqualificare i collegamenti marittimi, grazie ai fondi del Pnrr e del Piano complementare, destinando a tale scopo 510 milioni di euro. Gli interventi messi in atto vanno nella direzione di migliorare e velocizzare l'attraversamento dello Stretto, favorendo la transizione ecologica della mobilità marittima e la riduzione dell'inquinamento. Tra le iniziative adottate figurano, tra le altre, la riqualificazione del naviglio per il trasbordo ferroviario con la messa in esercizio di due nuove navi e l'ibridizzazione di tutta la flotta, il rinnovo del materiale rotabile ferroviario per velocizzare le manovre di carico e scarico dei treni, la riqualificazione del naviglio veloce per i passeggeri e delle stazioni ferroviarie di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Sono previsti anche interventi per migliorare l'accessibilità stradale ai porti.

Benefici

Dimezzamento dei tempi di attraversamento dello Stretto

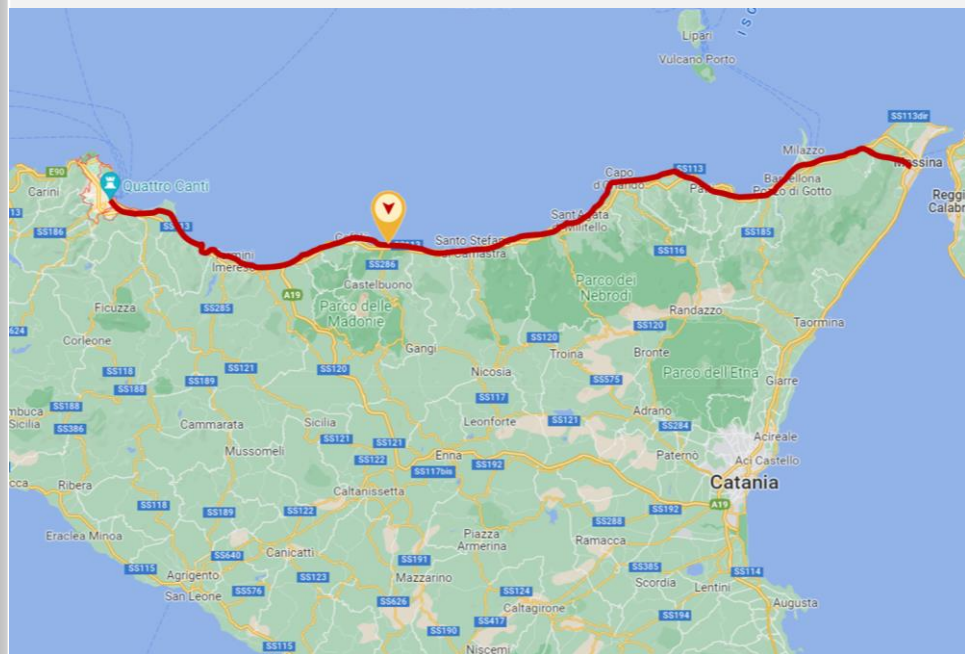
Azioni

In considerazione della strategicità che l'opera rappresenta per la provincia di Messina e per l'intera Sicilia, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

N° 6



OPERA
COMPLETAMENTO RADDOPPIO
PALERMO-MESSINA



Costo	4.430 mln €
Copertura	12 %
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	Finanziarie, Politiche, Tecniche
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021, PNRR
Note:	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO /
STUDIO DI
FATTIBILITA'

Macro obiettivo 2
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI
DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA
PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Descrizione

Il **completamento del raddoppio Palermo-Messina** è un intervento suddiviso in due progetti:

- Tratta **Ogliastrillo-Castelbuono**: il progetto prevede il raddoppio della tratta Fiumetorto - Castelbuono per una estensione di circa 32 km. Sono già state realizzate attivazioni parziali da Fiumetorto a Campofelice con la nuova fermata di Lascari. La prima fase del progetto prevede l'attivazione del doppio binario sulla tratta Fiumetorto - Ogliastrillo, nuova località di servizio poco prima della stazione di Cefalù. La prima fase dell'intervento è stata attivata a dicembre 2017. La seconda fase prevede il raddoppio della rimanente parte di tracciato da Ogliastrillo a Castelbuono che si estenderà per circa 13 km, di cui 11 km in galleria, e vedrà la realizzazione della nuova fermata sotterranea di Cefalù. Il costo dell'opera è pari a 523 mln di euro ed è interamente finanziata; la conclusione dei lavori è prevista per il 2030
- Tratta **Castelbuono-Patti**: ad oggi la tratta risulta ancora a binario unico priva di finanziamento e necessita di un progetto esecutivo. E' opportuno agire in piena sinergia con le Ferrovie, ma occorre anche la volontà politica di intervenire in un settore, quello dei trasporti, strategico per il turismo e l'intera economia.

Benefici

Il completamento del raddoppio ferroviario tra **Patti e Castelbuono** costituirebbe una svolta dal punto di vista economico e turistico per una parte di territorio che, a fronte di potenzialità notevoli di sviluppo, paga ritardi infrastrutturali e di collegamento. Il completamento, invece, della tratta **Ogliastrillo-Castelbuono** consentirà di ottenere un notevole incremento della potenzialità del servizio di trasporto afferente al nodo ferroviario di Palermo oltre che il potenziamento del collegamento diretto del polo turistico di Cefalù con l'aeroporto di Punta Raisi.

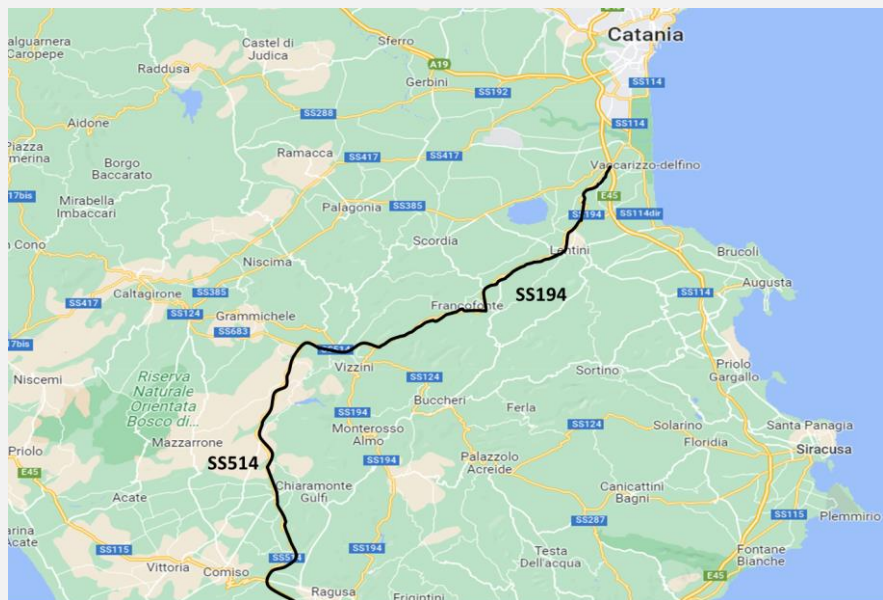
Azioni

Per la tratta **Fiumetorto-Ogliastrillo-Castelbuono** si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio visto che si prevede l'ultimazione dei lavori per il 2023. Per la **tratta Patti-Castelbuono** invece si suggerisce una strategia di lobby, una spinta politica forte per consentirne il finanziamento.

N° 7



OPERA
COLLEGAMENTO VIARIO RAGUSA - CATANIA SS514 -SS194



Costo	754 mln €
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	Tecniche
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020, Regione Siciliana (PAR FAS 2007-2013), Fondi FSC 2014 - 2020, CIPE 54/2016, CIPE 98/2017, CIPE 12/2018
Note:	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Macro obiettivo 2 POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Descrizione

Obiettivo dell'intervento è quello di dotare il "settore sud-orientale della Sicilia di un collegamento stradale funzionalmente adeguato lungo l'itinerario Ragusa-Catania, nel tratto attualmente servito dalle seguenti infrastrutture: SS514 (dall'innesto con la SS 115, in prossimità dell'abitato di Ragusa, fino all'innesto con la SS 194 nel territorio" di Licodia Eubea) e SS194 (dall'innesto di cui al punto precedente nel territorio di Licodia Eubea, fino all'interconnessione con l'autostrada Catania-Siracusa presso Lentini). La strada avrà due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, con larghezza della piattaforma pari a 22m. Lo sviluppo dell'itinerario è di circa 69 km. Il progetto è suddiviso in n. 8 lotti funzionali.

L'infrastruttura ha una duplice valenza in quanto permette, da un lato, il miglioramento dell'accessibilità dello scalo di Comiso sia da sud (in corrispondenza di Vittoria), sia dal siracusano e catanese, e dall'altro di raggiungere agevolmente l'aeroporto di Catania.

L'opera è ritenuta strategica soprattutto per i distretti produttivi dell'aera ragusana, in particolare per l'agroalimentare, in quanto ad oggi si evidenzia la mancanza di una valida alternativa modale.

Benefici

Raggiungere in tempi brevi i mercati nazionali ed internazionali.

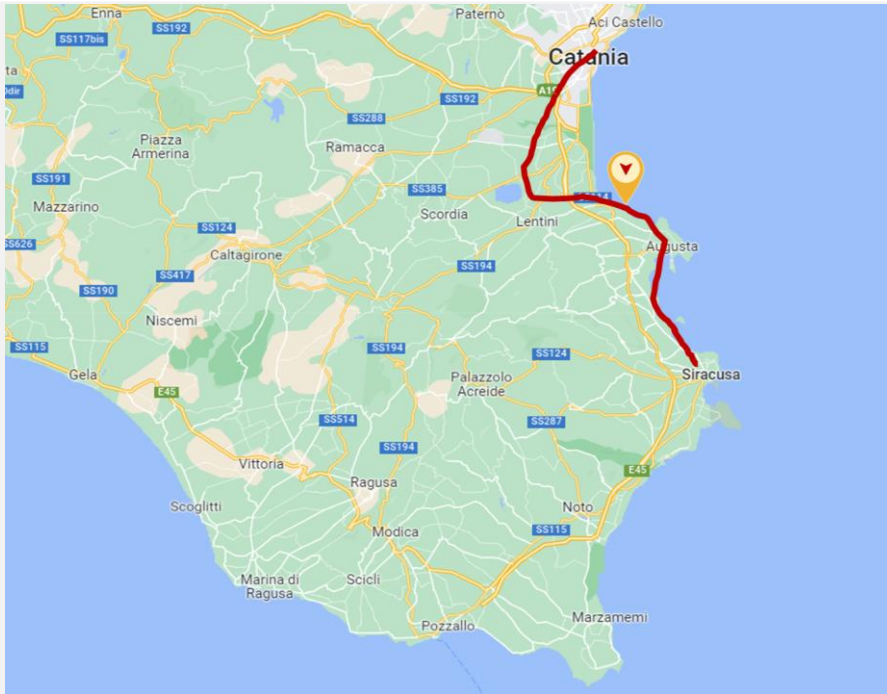
Azioni

In considerazione della strategicità che il collegamento rappresenterebbe per le province della Sicilia sud orientale, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

N° 8



OPERA
VELOCIZZAZIONE CATANIA - SIRACUSA



Costo	132 mln €
Copertura	67 %
Fine lavori	2024 1° lotto
Criticità	Finanziarie, Tecniche
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021
Note:	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
ESECUTIVA /
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo 2
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI
DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA
PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Descrizione

L'intervento costituisce una prima fase funzionale dell'adeguamento e raddoppio della linea Catania - Siracusa, e riguarda, in particolare, la velocizzazione di detta linea ferroviaria nel tratto Bicocca - Targia, compreso tra il chilometro 236,800 e il chilometro 301,890, per uno sviluppo complessivo di 71,876 km. L'intervento permetterà la riduzione di tempi di percorrenza di circa il 10% rispetto a quelli attuali.

Con lo sviluppo del progetto definitivo l'intervento è stato suddiviso in due lotti funzionali:

- 1° lotto funzionale Bicocca-Augusta: dal km 233+634 al km 280+000 suddiviso in due sub-lotti
- 2° lotto funzionale Augusta-Targia: dal km 280+000 al km 301+841, intervento non finanziato

Benefici

Migliorare i tempi medi di percorrenza, recuperando fino a 5', e contribuendo allo sviluppo del servizio di trasporto merci da e verso le aree industriali di Catania, Priolo ed Augusta. I lavori saranno di fondamentale importanza per poter avviare il collegamento ferroviario tra il porto di Augusta con il resto della rete ferroviaria siciliana e nazionale e soprattutto con i tre nodi strategici ferroviari di Catania, Palermo e Messina.

Azioni

Per la tratta **Bicocca-Augusta** si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio visto che si prevede l'ultimazione dei lavori per il 2024. Per la **tratta Augusta - Targia** invece si suggerisce una strategia di lobby, una spinta politica forte per consentirne il finanziamento.

N° 9

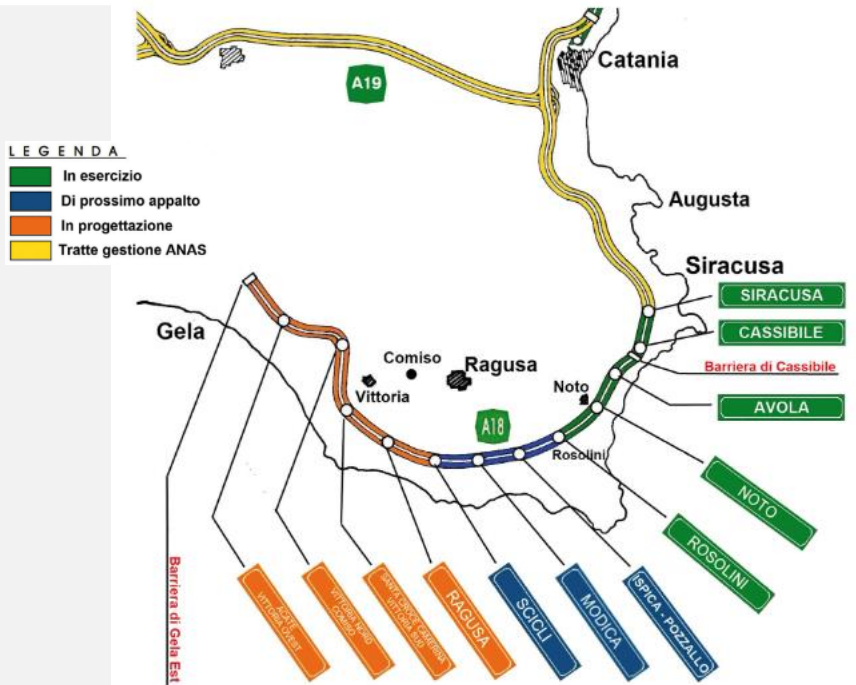


OPERA
COMPLETAMENTO AUTOSTRADA
SIRACUSA - GELA (A18)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO /
PROGETTAZIONE
ESECUTIVA

Macro obiettivo 2
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI
DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA
PRODUTTIVO E DEL TURISMO



Fonte: ANAS

Costo	988 mln €
Copertura	68 %
Fine lavori	-
Criticità	Tecniche, Finanziarie
Doc. programmazione	Allegato al DEF 2021, FSC 2021-27
Note:	

Descrizione

L'infrastruttura autostradale è lunga 131+700 Km ed è in esercizio da Siracusa a Rosolini per 41+500 mentre è in costruzione per la restante parte. E' stata progettata per servire una importante area industriale, turistica ed agricola priva di adeguate grandi arterie viarie. Progettualmente, la tratta è stata divisa in 3 tronchi :

- 1° Tronco Siracusa - Rosolini con i Lotti 3 "Avola", 4 "Noto" e 5 "Rosolini".
- 2° Tronco Rosolini - Ragusa con i Lotti 6 "Ispica", 7 "Scardina e Salvia", 8 "Modica".
- 3° tronco Ragusa - Gela con i Lotti 9 "Scicli", 10 "Irminio", 11 "Ragusa", 12 "S. Croce Camerina", 13 "Comiso", 14 "Vittoria", 15 "Dirillo", 16 "Gela Est".

Il tratto di autostrada in esercizio va da Siracusa a Ispica e si estende per 47 chilometri. Ha inizio nei pressi di Siracusa con l'innesto sul tratto di strada extraurbana principale della strada statale 114 Orientale Sicula e ha termine allo svincolo di Ispica-Pozzallo lungo la strada provinciale 46 nel Ragusano, a pochi chilometri dalle città di Ispica e Pozzallo nonché dal Porto di Pozzallo. Entro il 2022 si prevede l'apertura anche della tratta da Ispica a Modica. Il tratto rimanente dell'autostrada, da Modica a Gela, è allo stato di progetto, i lotti 9, 10 e 11 sono in fase di progettazione esecutiva e il lotto 9 "Scicli" è già finanziato e si prevede vada in gara entro il 2022. Superata Modica il progetto prevede i collegamenti commerciali da e per l'aeroporto di Comiso e il porto di Pozzallo. Nel tratto finale (Vittoria-Gela) l'autostrada si svilupperebbe a sud dell'attuale, tortuoso, tracciato della vecchia statale per innestarsi nella futura circonvallazione gelese. Recentemente l'infrastruttura ha beneficiato delle risorse FSC 2021-27 per un importo pari a 350 milioni di euro per la realizzazione del Lotto 9 Sicli

Benefici

La presente infrastruttura risulta strategica per gli imprenditori locali in quanto permetterebbe di collegarsi ad importanti nodi logistici quali l'aeroporto di Comiso ed il porto di Pozzallo e di raggiungere in tempi brevi anche l'aeroporto di Catania.

Azioni

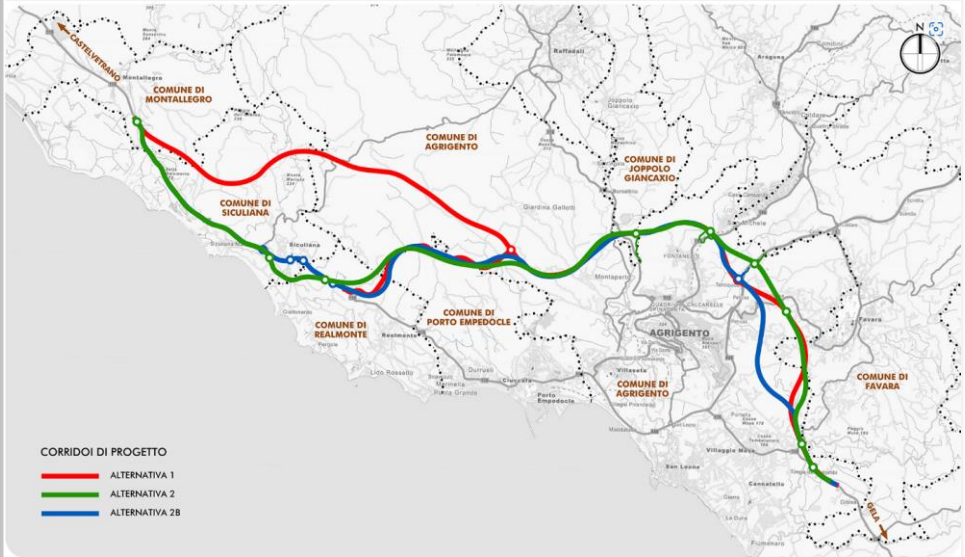
In considerazione della strategicità che il collegamento rappresenterebbe per le province della Sicilia del sud si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio ed una forte spinta politica per consentire il finanziamento della restante tratta. E' opportuno fare sistema con tutti gli interlocutori locali verso obiettivi comuni a vantaggio di tutti i territori



N° 10



OPERA
REALIZZAZIONE DELLA
TANGENZIALE DI AGRIGENTO



Fonte: Dibattitopubblicotangenzialeagrigento.it

Costo	n.d.
Copertura	n.d.
Fine lavori	2031
Criticità	Tecniche, finanziarie
Doc. programmazione	Contratto di Programma ANAS
Note:	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
DIBATTITO
PUBBLICO

Macro obiettivo 2
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI
DI RETE A SERVIZIO DEL SISTEMA
PRODUTTIVO E DEL TURISMO

Descrizione

La Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" rappresenta una infrastruttura strategica per la viabilità regionale in quanto costituisce l'unica via a scorrimento veloce lungo la costa meridionale della Sicilia, da Castelvetro a Gela. Nonostante rivesta un ruolo di importanza strategica riconosciuto anche a livello europeo, essa presenta caratteristiche funzionali e prestazionali assai disomogenee con numerose situazioni di decadimento della qualità della circolazione, specialmente in corrispondenza dei maggiori centri urbani attraversati. Nell'ambito del dibattito pubblico sulla Tangenziale di Agrigento organizzato da ANAS nel giugno di quest'anno, sono stati invitati tutti gli stakeholder del territorio ad esprimere la loro opinione sulle tre soluzioni alternative proposte e sulle modalità realizzative. La CCIAA di Agrigento, esprimendo apprezzamento per «il dibattito pubblico» auspica la realizzazione da tempo la chiusura dell'anello autostradale dell'isola, con riferimento alla Sicilia occidentale, e considera la realizzazione della tangenziale di Agrigento una variante non solo al vetusto sistema viario locale ma anche all'approccio culturale ed economico con cui interessarsi dello sviluppo economico e culturale del territorio e delle attività produttive locali. Un'opera che rende più attrattiva l'area di sviluppo industriale a nord della città di Agrigento, un'opera che deve anche individuare una soluzione per collegare il porto di Porto Empedocle, infrastruttura rilevante per il traffico di merci e a fini turistici. In questa ottica la tangenziale non è vista solo come ad uno strumento fondamentale per migliorare la viabilità urbana, per agevolare il lavoro delle aziende e dei trasportatori, per togliere chilometri al traffico pesante a beneficio dell'ambiente, ma anche come ad un cordone protettivo di un'area preziosa come il Parco Archeologico e Paesaggistico della Valle dei templi.

Benefici

- Rendere più attrattiva l'area di sviluppo industriale a nord della città di Agrigento;
- Valorizzare l'area archeologica quale risorsa significativa per lo sviluppo;
- Nuovi equilibri nell'utilizzo degli spazi cittadini, mobilità interna, tutela dell'ambiente;
- Favorire lo sviluppo economico puntando sulla cultura e sui beni culturali non come vincoli ma come risorse per il territorio

Azioni

- Individuare una soluzione per collegare il Porto di Porto Empedocle alla Tangenziale di Agrigento;
- Guardare alla tangenziale come un cordone protettivo del Parco Archeologico e Paesaggistico;
- Trarre spunto dalla Tangenziale di Agrigento per una progettazione urbanistica complessiva a cura del Comune di Agrigento;



N° 11



OPERA
REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA VIARIA DI COLLEGAMENTO DEL PORTO DI PALERMO ALLA GRANDE VIABILITÀ



Fonte: <http://www.adspalermo.it/>

Costo	1,4 mln €
Copertura	- %
Fine lavori	-
Criticità	Tecniche, politiche, finanziarie
Doc. programmazione	Decreto 171 del 10 maggio 2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Note:	

Rilevanza REGIONALE

Stato STUDIO DI FATTIBILITA'

Macro obiettivo 3 RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Descrizione

L'opera consiste nella realizzazione di un tunnel sotterraneo di 12 chilometri che attraversa la città di Palermo per collegare le due autostrade per Catania e per Trapani, bypassando in questa maniera la circonvallazione del capoluogo siciliano. Per la sua realizzazione sono ipotizzati 5 anni anche se attualmente mancano i fondi.

Il cosiddetto "passante autostradale" consentirebbe ai tir che sbarcano a Palermo dalle navi container di raggiungere direttamente la A29 per Mazara del Vallo e Trapani e l'aeroporto Falcone Borsellino (con uno svincolo all'ospedale Cervello), la A19 per Catania e la A20 per Messina (con un imbocco all'altezza di Villabate) senza attraversare i quartieri residenziali. Tramite un protocollo d'intesa tra Comune, Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Provveditorato e ANAS, a svolgere il ruolo di stazione appaltante è la stessa Autorità portuale, che si impegna a provvedere alla nomina di un nuovo Responsabile unico del procedimento, predisporre il quadro economico dell'intervento relativo all'articolazione della spesa, avviare le procedure di gara relative all'appalto e aggiornare un vecchio progetto preliminare risalente al 2006, che riguardava però solo il tratto Nord in direzione Trapani.

Benefici

Decongestionare il traffico di mezzi pesanti in arterie sempre intasate come via Messina Marine, via Crispi, via Ausonia e via Belgio, nonché dirottare buona parte del traffico merci verso il porto di Termini Imerese, che sta realizzando massicci investimenti per specializzarsi in terminal mercantile.

Azioni

Seguire la realizzazione dello studio di fattibilità e puntare ad una strategia di lobby con gli stakeholders del territorio per individuare ulteriori risorse.

N° 12



OPERA
BY-PASS E COLLEGAMENTO DEL
PORTO DI AUGUSTA



Fonte: <https://www.adspmaresiciliaorientale.it/>

Costo	135 mln €
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	PNRR

Note:

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO DI
FATTIBILITÀ TECNICO-
ECONOMICA

Macro obiettivo 3
RAFFORZAMENTO
DELL'INTERMODALITÀ E DELLA
LOGISTICA INTEGRATA

Descrizione

Il porto di Augusta, sito in provincia di Siracusa nella Sicilia Orientale è inserito nelle Reti TEN-T "CORE" NETWORK come Porto Strategico dell'Unione Europea per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale. È il più grande porto naturale del basso Mediterraneo dove all'interno di esso si trovano un'importante polo industriale con il porto petrolifero, commerciale, una base militare ed un porto/città con due darsena. Per quanto riguarda i collegamenti di ultimo miglio, il porto commerciale di Augusta è ben collegato alla rete stradale primaria attraverso una bretella di collegamento tra il varco portuale e la SS 193, a doppia carreggiata con 2 corsie per senso di marcia, mentre è in fase progettuale la realizzazione di una bretella ferroviaria che collega il nuovo parco ferroviario, al cui interno dovranno essere ubicati i binari da adibire al carico/scarico e riordino dei container, alla rete ferroviaria nazionale. Il progetto è interamente finanziato dal PNRR per un valore di 75 milioni di euro.

La stazione di Augusta, invece, è posizionata sulla direttrice ferroviaria che collega tra di loro i due capoluoghi di Catania e Siracusa. Il tracciato della linea in corrispondenza dell'attraversamento del territorio comunale augustano è formato da una serie di curve e controcurve che hanno permesso di avvicinare la ferrovia al nucleo storico della città, costituito dall'Isola delle Palme, prima isola minore della Sicilia per numero di abitanti.

L'intervento prevede la realizzazione di una variante di tracciato della linea Messina-Siracusa, in prossimità della città di Augusta, e di una nuova stazione ubicata fuori dal centro abitato ma in zona di nuova espansione. Il costo dell'intervento, interamente finanziato dal PNRR, è di 60 milioni di euro.

Benefici

Decongestionare il traffico di mezzi pesanti in arterie sempre intasate e riduzione dei tempi di percorrenza sull'intera linea ferroviaria Siracusa-Catania. Riqualificazione urbanistica e liberazione del centro di Augusta dalla linea ferroviaria. Riduzione di 3,7 km della lunghezza della linea.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 13



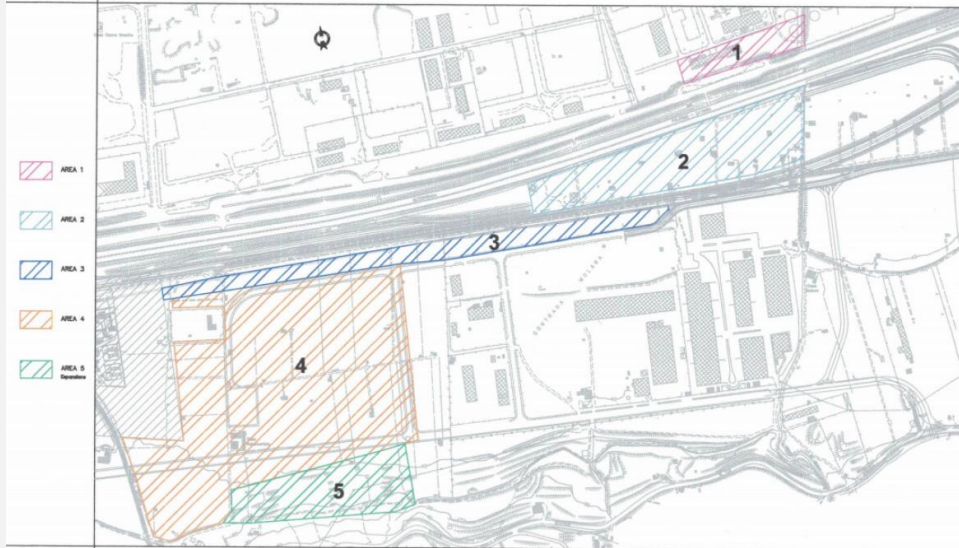
OPERA
REALIZZAZIONE INTERPORTO
TEMINI IMERESE

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivo 3
RAFFORZAMENTO
DELL'INTERMODALITÀ E DELLA
LOGISTICA INTEGRATA

LEGENDA Studio di Fattibilità della Piattaforma Interportuale di Termini Imerese



Inquadramento Aree di Pertinenza

SCALA

1:5000

Fonte: <https://www.rivediamoitermini.it/>

Costo	92 mln €
Copertura	- %
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014

Note:

Descrizione

Nella Zona industriale di Termini Imerese, a poca distanza dal porto (10 km) e a ridosso dell'autostrada Palermo-Catania e Palermo-Messina è prevista la realizzazione l'Interporto Termini Imerese, opera di particolare importanza per gli imprenditori della Sicilia dato che, di recente, la Zona Industriale in cui dovrebbe essere ubicato l'interporto è entrata a far parte dell'area Zes Sicilia occidentale. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova piattaforma logistica per fornire una serie di servizi all'utenza raggruppabili in tre macro categorie:

- handling e ground handling per l'assistenza ai vettori;
- attività di supporto durante la sosta dei mezzi pesanti (lavaggio, riparazione, manutenzione containers e casse mobili, ecc.);
- locazione di aree attrezzate per la logistica e di uffici nel Centro Direzionale.

Gli interventi infrastrutturali riguardano la realizzazione di quattro Poli, su una superficie totale di 184.635 mq:

- un Polo Intermodale, sede di un terminal ferroviario, dove avverrà lo scambio tra modalità stradale e ferroviaria;
- un Polo Logistico, destinato alle operazioni di raccolta, distribuzione e stoccaggio delle merci e ad altre funzioni logistiche;
- un Polo Stoccaggio, destinato allo stoccaggio delle unità di carico in attesa di essere movimentate per il trasporto verso la destinazione finale;
- un Polo Direzionale, sede degli uffici amministrativi e direzionali dell'interporto.

Gli imprenditori ritengono che la realizzazione dell'Interporto con il potenziamento del porto Termini Imerese, grazie ai fondi PNRR, possa rendere realmente attrattivo il territorio e quindi poter sfruttare a pieno l'opportunità delle Zes

Benefici

La realizzazione dell'opera strategica permetterà lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci e sosterrà il trasporto marittimo che gravita attorno al porto di Termini Imerese, assolvendo alla funzione di retroporto.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti



N° 14



OPERA
COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON
L'AEROPORTO DI TRAPANI BIRGI



Fonte: <https://www.ilfattoniseno.it>

Costo	40 mln €
Copertura	100 %
Fine lavori	2026
Criticità	-
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021, PNRR
Note:	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO DI
FATTIBILITÀ TECNICO-
ECONOMICA

Macro obiettivo 4
POTENZIAMENTO DEI NODI
AEROPORTUALI

Descrizione

L'aeroporto di Trapani Birgi è interessato dal progetto di collegamento con il servizio ferroviario. Si ipotizza di creare le condizioni per un servizio di tipo intermodale in corrispondenza dell'ultimo miglio, attraverso interventi di potenziamento dell'accessibilità al servizio in località sulla linea ferroviaria.

Nello specifico, si tratta di lavori inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che dovrebbero essere completati entro il 2026 e consistono in un collegamento di circa 2 km dall'aeroporto di Trapani Birgi alla stazione ferroviaria tramite due bretelle di binario che, diramandosi dall'attuale linea Palermo-Trapani via Castelvetrano, confluiranno in una nuova stazione di posta a ridosso del terminal. Dall'aeroporto di Birgi ci si potrà dunque spostare sia in direzione Trapani che in direzione Castelvetrano.

Benefici

Potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 15



Opera
SVILUPPO DEL CARGO AERO
NELL'AEROPORTO PIO LA TORRE DI
COMISO

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROPOSTA

Macro obiettivo 4
POTENZIAMENTO DEI NODI
AEROPORTUALI



Descrizione

Il territorio della Sicilia sud orientale è caratterizzato da un artigianato di altissima qualità, dalla lavorazione e commercializzazione della pietra e del marmo e dalla piccola industria, nonché dalla produzione di prodotti agroalimentari d'eccellenza. Queste attività, però, da sempre sono penalizzate da un isolamento geografico dovuto alla mancanza di adeguati collegamenti viari e ferroviari. Con la presenza dell'aeroporto di Comiso si può puntare allo sviluppo del territorio anche attraverso la **specializzazione del nodo aeroportuale nel cargo aereo**. Allo scalo di Comiso è stata indicata la funzione di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania Fontanarossa, come base per voli charter, low cost, e come **base cargo per potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale**, o come scalo alternativo in caso di eventuale temporanea chiusura dello scalo catanese.

Di recente la SAC ha acquisito la SOACO, società di gestione dell'aeroporto di Comiso, venendosi così a costituire un'unica governance per entrambi gli scali che puntano a diventare «Hub del Mediterraneo». Il Comune di Comiso, socio al 4% della SOACO, avvalendosi dei finanziamenti ottenuti dalla Regione Sicilia per lo sviluppo di attività «Cargo» in seno all'aeroporto Pio La torre, ha programmato di impiegare parte delle risorse per lo sviluppo di un progetto pilota denominato «Ufficio Cargo» all'interno del sedime aeroportuale e parte per la costruzione di una grande piattaforma cargo secondo la modalità del progetto di finanza.

Benefici

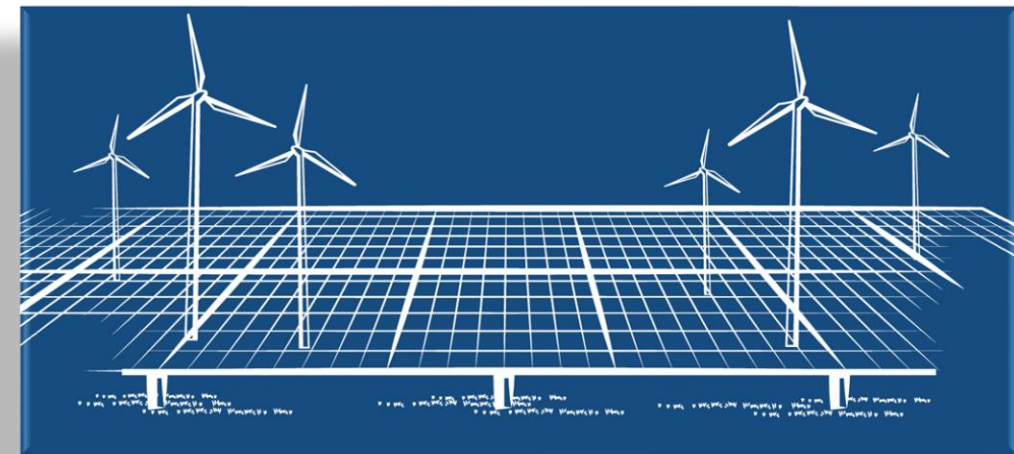
La specializzazione dell'aeroporto di Comiso nell'air cargo permetterebbe ai prodotti del territorio di raggiungere in tempi brevi i mercati del Nord Europa ma anche gli Emirati Arabi, attuali partner dell'agroalimentare. Basti pensare che oggi i prodotti agroalimentari per raggiungere i mercati del Nord Europa utilizzano in prevalenza il trasporto stradale mentre per raggiungere i paesi degli Emirati Arabi impiegano 3 giorni, dovendo utilizzare l'aeroporto di Venezia. Collegare i territori e poter consentire agli stessi di dialogare concretamente

Azioni

Promuovere una progettualità di insieme tra tutti gli stakeholders della filiera produttiva, soprattutto quella dell'agroalimentare, al fine di spingere le istituzioni nazionali e regionali a realizzare lo sviluppo del cargo aereo nell'aeroporto di Comiso.

Fonte: <https://www.ialmo.it>

Costo	- mln €
Copertura	- %
Fine lavori	-
Criticità	
Doc. programmazione	
Note:	



Tematiche complementari

- **Verso una rete infrastrutturale efficiente**
- **Semplificazione e digitalizzazione**

Verso una rete infrastrutturale efficiente

- Attuare un percorso di collaborazione pubblico-privato per la realizzazione del **sistema logistico regionale** soprattutto a supporto del sistema portuale e agricolo-produttivo
- Promuovere **un'offerta infrastrutturale e di servizio sostenibile** (anche e soprattutto nel senso della sostenibilità ambientale), che vede progressivamente una diversione modale - dal trasporto su gomma a quello ferroviario.
- Il sistema di trasporto delle merci serve una domanda interna fortemente dispersa sul territorio, derivante da un tessuto produttivo costituito da piccole e medie aziende. Ciò non permette di ottenere delle dimensioni di domanda tali da supportare e/o giustificare l'instradamento delle merci su ferro visto che in Sicilia si effettua solo il trasporto di treni completi e non anche di singoli carri o gruppi di carri. Bisogna, quindi, **dialogare con la rete commerciale di FS** affinché si possano instaurare relazioni Sud/Nord via ferrovia anche per piccole partite.
- Completare in tempi rapidi le **opere già cantierizzate**, per superare le difficoltà di circolazione dovuti ai cantieri e giungere all'utilizzo del nuovo sistema di trasporto progettato
- Promuovere **l'intermodalità potenziando i nodi logistici** e rendendo strutturali gli incentivi al trasporto combinato marittimo e ferroviario.
- **Potenziare e completare gli interventi sulla rete di trasporto su ferro e gomma** per ridurre i tempi di consegna delle merci, in particolare dei prodotti agroalimentari
- Valorizzare il patrimonio stradale e ferroviario esistente e completare in tempi rapidi le **opere già cantierizzate**, per superare le **difficoltà di circolazione dovuti ai cantieri** e giungere all'utilizzo del nuovo sistema costruito

Verso una rete infrastrutturale efficiente

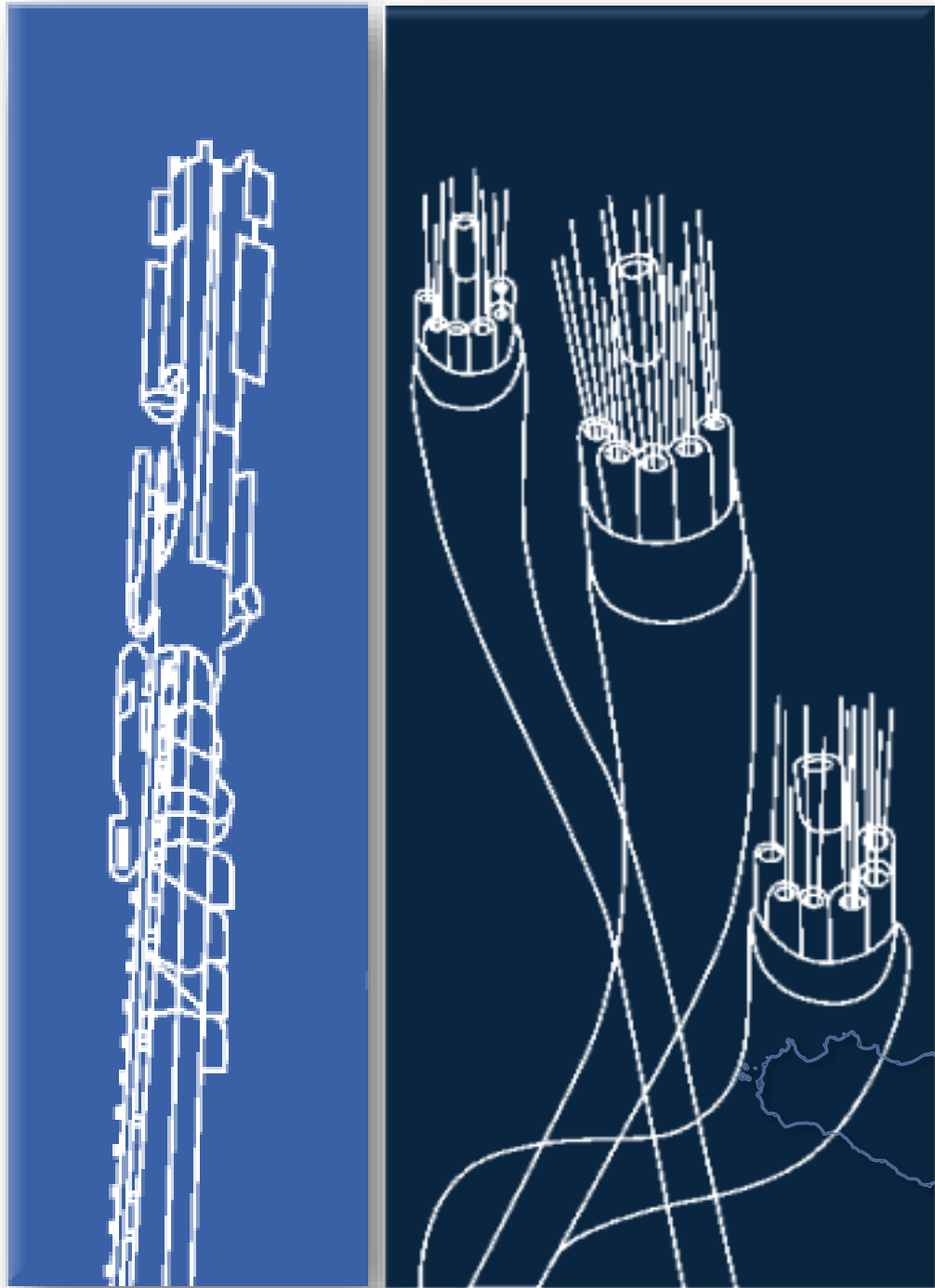
- Decongestionare le aree urbane e metropolitane **eliminando i colli di bottiglia** e potenziando i collegamenti **dell'ultimo miglio**
- Efficientare i flussi delle produzioni agricole destinati al commercio estero via nave, introducendo nei porti siciliani sistemi telematici per velocizzare l'afflusso dei tir e ridurre, quindi, i tempi di attesa per i tempi di carico/scarico.
- Promuovere una **specializzazione dei porti** premiando quelle che sono le esigenze del territorio dal punto di vista manifatturiero, agroalimentare ed industriale
- Dar vita ad **alleanze forti di governance dei nodi**, sia per quanto riguarda l'attività interportuale che quella portuale ed aeroportuale con l'obiettivo di accrescere la capacità di fornire servizi competitivi per le imprese e i cittadini
- Realizzare e potenziare le infrastrutture diportistiche.
- **Favorire gli spostamenti turistici sul territorio**, possibilmente, anche attraverso l'utilizzo modalità di trasporto alternative al veicolo privato

Semplificazione e digitalizzazione

- In Sicilia si registrano maggiori difficoltà nella gestione degli iter burocratici necessari per partecipare ai bandi infrastrutturali, ed in particolare quelli del PNRR. Ciò rischia, come già accaduto in passato, di non veder presentare un numero di progetti sufficiente per ottenere gli investimenti destinati alla regione. E' opportuno porre in essere dei **meccanismi che supportino la PA nelle difficoltà amministrative e progettuali**, creare **un'unica cabina di regia** che sia in grado di seguire il progetto dalla redazione della proposta, al monitoraggio degli interventi sino alla realizzazione.
- **Snellire le procedure e ridurre i tempi di approvazione dei progetti** apportando innovazioni organizzative e autorizzative; prevedere che la premialità sia legata alla natura dell'investimento.
- Realizzare **interventi di sistema** attraverso specifici **modelli di governance** caratterizzati da attività di concertazione e condivisione con tutti gli stakeholders, soprattutto in riferimento **ai porti turistici**.
- Creare un **nuovo strumento di incentivazione per investimenti per le imprese di piccola e media dimensione**, attraverso procedure di accesso, anche con bandi, che assicurino una risposta in breve tempo, sulla base di una documentazione semplificata
- **Monitorare** in maniera progressiva lo **stato di avanzamento dei lavori**, per intervenire in maniera tempestiva sulle criticità riscontrate
- I **tempi di realizzazione delle infrastrutture** sono incompatibili con i tempi del PNRR ed è opportuno, per alcune infrastrutture che sono di rilevante importanza, nominare un commissario o dotare di ampi poteri di deroga gli amministratori locali al fine di realizzare l'opera secondo i tempi previsti dal PNRR.

Semplificazione e digitalizzazione

- **Aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali**, favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi e quindi minore mobilità e minore impatto sul territorio (il livello delle connessioni non è sempre omogeneo e adeguato rispetto alle aspettative);
- Bisogna **sensibilizzare le imprese sulla digitalizzazione** per non perdere investimenti e sovvenzioni, riqualificando anche il personale nelle imprese
- Continuare l'azione di diffusione della "cultura del digitale" nelle imprese promuovendo la **formazione continua dei dipendenti**.
- **Armonizzare lo sviluppo di nuove infrastrutture** a banda ultra larga a 1 giga e del 5G su tutto il territorio regionale non lasciando indietro le zone più periferiche, che ospitano cittadini e imprese.



Infrastrutturazione BUL e 5G

- Strategia italiana per la Banda Ultralarga
- Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

Verso la Gigabit Society

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

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - "Verso la Gigabit Society"**, approvata dal Governo italiano il 25 maggio 2021, si pone in continuità con la precedente Strategia del 2015 e definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili. Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando le parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano (PNRR)**.

Verso la Gigabit Society

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

	Aree di intervento	Fondi PNRR (mln €)
➤ Italia 1 Giga	Aree nere e grigie NGA	3.863,5
➤ Italia 5G	Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G	2.020,0
➤ Scuole connesse		261,0
➤ Sanità connessa		501,5
➤ Isole minori	Aree bianche NGA	60,5
	TOTALE	6.706,5

In Italia la Strategia, i cui Ministeri di riferimento sono il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico, si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR e va ad incidere nelle aree a fallimento di mercato agendo quindi in sinergia con i piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni.

Strategia italiana per la Banda Ultralarga: Sicilia

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 183,466	Fibra - UI previste: 436.398	FWA - UI previste: 58.339
Piano voucher a imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 117,337	Prenotato: 3.545.300 € (09.09.2022: ore 18:30)	Attivato: 8.782.883 € (09.09.2022: ore 18:30)
Italia 1 Giga	Lotto 8 Operatore aggiudicatario: Open Fiber	30.06.2026	≈ 226,113 (contributo massimo pari al 70% investimento)	Civici previsti 479.726	
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 6 * Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 105.718 * (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Siti da rilegare: 1.764 *	
Italia 5G: Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps)	Lotto 2 ** Operatore aggiudicatario: INWIT in RTI con TIM e Vodafone	30.06.2026	≈ 62,574 ** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Aree da coprire con i nuovi siti: 227 **	
Scuole connesse	Lotto 8 *** Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 18,230 ***	Sedi previste: 1.059 ***	
Sanità connessa	Lotto 8 *** Operatore aggiudicatario: Fastweb	30.06.2026	≈ 36,740 ***	Sedi previste: 1.316 ***	
Isole minori	Aggiudicatario: Elettra TLC Proget.: EDS infrastrutture	31.12.2023 (con manutenzione 31.12.2028)	≈ 45,642	Lampedusa, Linosa (AG); Alicudi, Filicudi, Lipari, Panarea, Salina, Stromboli e Vulcano (ME); Ustica (PA); Marettimo, Levanzo e Pantelleria (TP)	

UI: unità immobiliari

** Complessivo tra Sicilia, Liguria e Toscana

* Complessivo tra Sicilia e Calabria

** Complessivo Sicilia e Sardegna

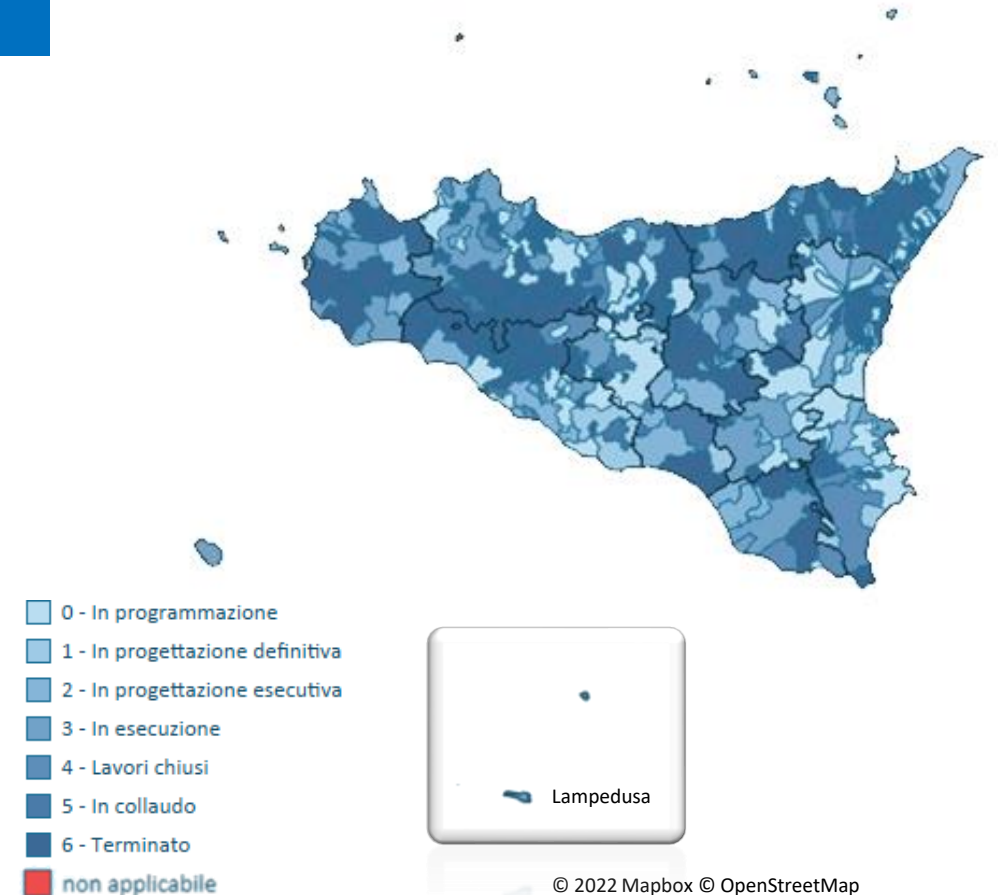
Piano di cablaggio delle aree bianche - Stato dei lavori (30.06.2022)

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

Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune.

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti dati MISE/InfraTel su www.programmainfrastrutture.unioncamere.it.

Stato	N° comuni									
	AG	CL	CT	EN	ME	PA	RG	SR	TP	TOT
0	8	5	16	1	17	17	1	7	-	72
1	4	3	1	1	2	-	-	2	-	13
2	4	2	8	6	6	6	3	2	5	42
3	2	1	6	1	7	5	2	1	6	31
4	3	-	2	1	4	6	2	2	-	20
5	2	3	-	1	4	1	0	-	-	11
6	20	8	25	9	68	47	4	7	13	201
TOT comuni	43	22	58	20	108	82	12	21	24	390



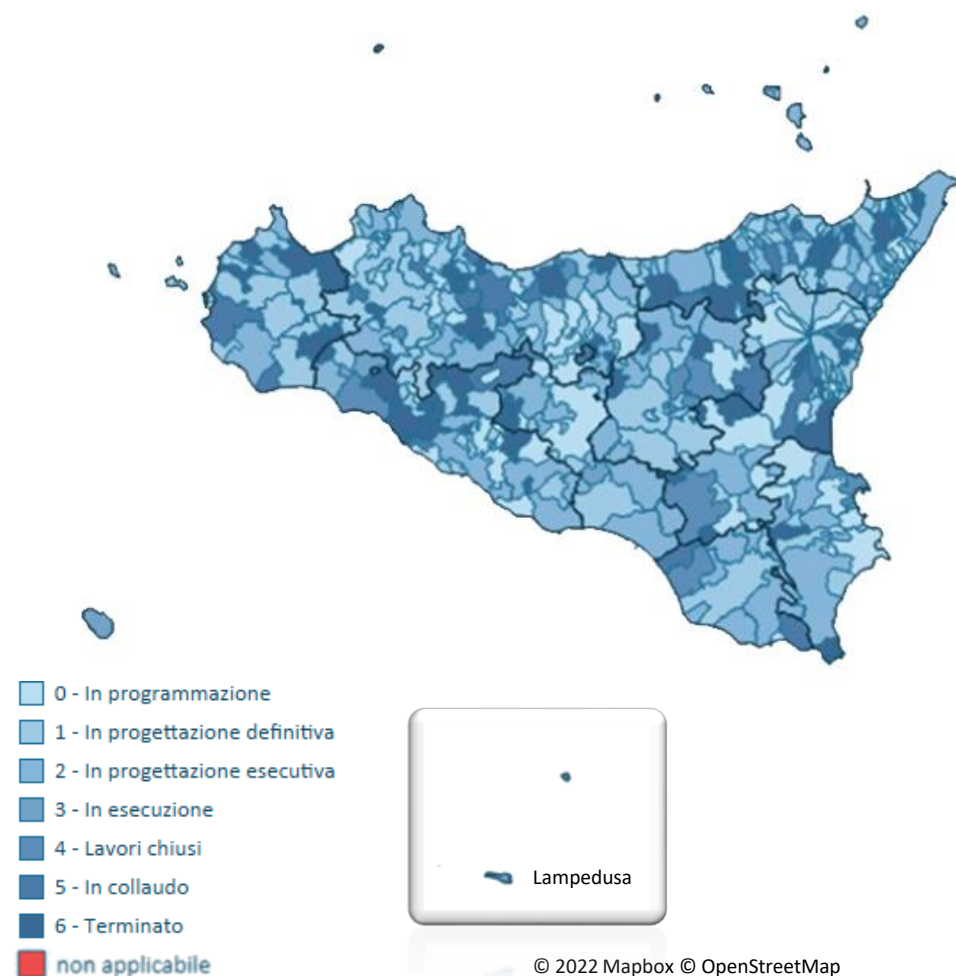
Piano di cablaggio delle aree bianche - Stato dei lavori (30.06.2022)

Stato lavori della rete **BUL radio (FWA - Fixed Wireless Access)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune.

N° comuni

Stato	AG	CL	CT	EN	ME	PA	RG	SR	TP	TOT
0	8	5	315	1	14	16	1	7	-	67
1	12	3	20	5	52	30	2	3	11	138
2	6	7	7	7	13	14	6	6	3	69
3	1	1	0	-	2	-	-	-	1	5
4	2	2	2	2	4	2	1	1	-	16
5	2	1	2	1	6	7	2	-	2	23
6	12	3	12	4	17	13	-	4	7	72
TOT comuni	43	22	58	20	108	82	12	21	24	390

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti dati Mise/Infratel su www.programmainfrastrutture.unioncamere.it.

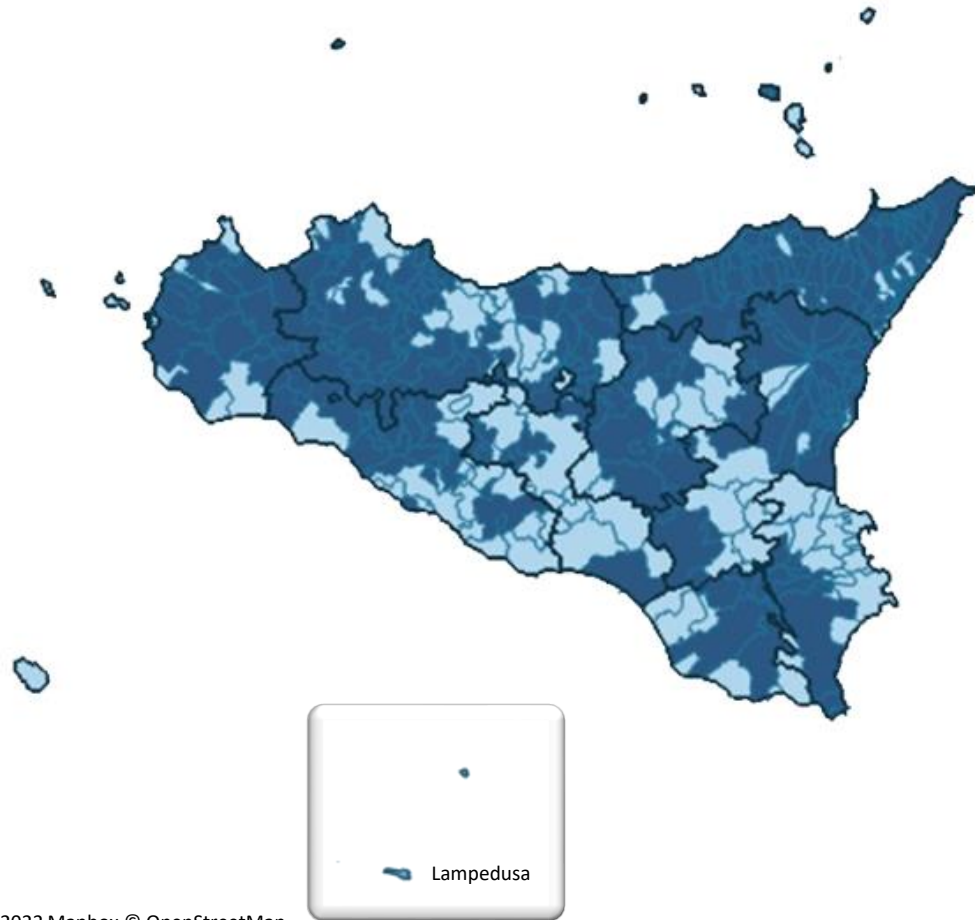


© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

Piano di cablaggio delle aree bianche - Comuni con UI in commercializzazione (30.06.2022)

■ SI
■ NO

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti dati Mise/Infratel su
www.programmainfrastrutture.unioncamere.it,



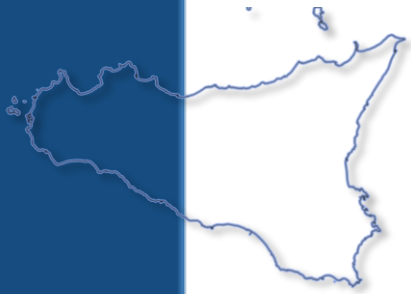
© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

Le unità immobiliari “vendibili” (o anche “commercializzabili”) sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l’infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all’utente finale. Si sottolinea che sebbene sia stato colorato tutto il territorio comunale non vuol dire necessariamente che tutte le unità immobiliari del comune previste nel piano sono “vendibili” ma solo che in quel comune sono “vendibili” alcune unità immobiliari.

Province	Comuni con UI “vendibili” (comunial 2014)
Agrigento	24 (su 43)
Caltanissetta	10 (su 22)
Catania	46 (su 58)
Enna	13 (su 20)
Messina	93 (su 108)
Palermo	60 (su 82)
Ragusa	5 (su 12)
Siracusa	8 (su 21)
Trapani	17 (su 24)



| Conclusioni



La competitività delle imprese passa dalle infrastrutture. Strade, ferrovie, porti, aeroporti, strutture logistiche efficienti, banda ultra-larga, rete 5G, sono il passaggio obbligato per aiutare il sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia, ora aggravata dagli eventi bellici, e ritrovare opportunità sui mercati internazionali.

In questa direzione si pone l'attività che Unioncamere Sicilia ed il sistema camerale siciliano, nell'ambito del Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture e promosso da Unioncamere italiana, hanno svolto nell'ultimo anno, con l'intento di **rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale della regione**.

Il presente documento contiene una sintesi di quanto è emerso nei tavoli territoriali organizzati dalle Camere di commercio negli ultimi mesi con l'obiettivo di individuare le **opere indifferibili e necessarie al sistema imprenditoriale** per riprendere slancio e recuperare competitività. **Le trentacinque (35) opere** individuate sono state organizzate su tre livelli di priorità arrivando a selezionare **quindici opere (15)** di livello **uno** raggruppate in 4 macro obiettivi, su cui puntare per sostenere il rilancio della Regione e del suo sistema produttivo:

- **Accessibilità interna ed esterna:** migliorare la connettività delle aree interne della regione per il riequilibrio territoriale (sistema costiero ed entroterra, cittadini equamente connessi) nonché migliorare e potenziare le connessioni esterne della Sicilia ed i collegamenti con i mercati nazionali ed internazionali;
- **Potenziamento delle connessioni di rete a servizio del sistema produttivo e del turismo:** ampliare, adeguare ed efficientare la rete dei collegamenti, stradali e ferroviari, e rafforzare le connessioni dei centri agricoli e agroalimentari, dei distretti produttivi e degli attrattori turistici alla rete principale; completare e potenziare la rete stradale laddove vi sia una minore dotazione infrastrutturale e una mancanza di collegamenti verso i principali nodi;
- **Rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata:** migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, con particolare attenzione alle aree ZES, attraverso lo sviluppo delle piattaforme logistiche ed un miglioramento della rete esistente nei collegamenti di ultimo miglio;
- **Potenziamento dei nodi aeroportuali:** potenziare gli aeroporti, adeguando l'offerta infrastrutturale alla domanda presente e potenziale e migliorare il livello di accessibilità.

Nel corso dei vari incontri alcuni temi sono stati ricorrentemente sottolineati, anche da diverse categorie di stakeholders, primo fra tutti la **tempistica per la realizzazione delle opere cantieriate e le difficoltà amministrative e progettuali degli enti territoriali nel gestire progetti infrastrutturali e fondi PNRR**; spesso, nei piccoli Comuni, che sono i veri attuatori del PNRR, mancano le professionalità adeguate, oltre alla carenza di imprese subito pronte a realizzare i lavori. **La capacità decisionale della Pubblica Amministrazione, la semplificazione della burocrazia e la velocizzazione delle procedure autorizzative sono gli elementi chiavi al fine di individuare gli interventi prioritari e attuare un'adeguata programmazione che garantisca il rispetto del cronoprogramma.**

Fondamentali per la crescita delle relazioni commerciali della Regione e per superare le difficoltà riscontrate soprattutto dalle aree interne è il **completamento, non solo, delle infrastrutture strategiche** quali il nuovo collegamento ferroviario AV/AC Palermo - Catania - Messina, il completamento del raddoppio ferroviario Palermo - Messina e l'ammodernamento a quattro corsie dell'itinerario Palermo - Agrigento, ma anche quelle riguardanti i **collegamento dell'ultimo miglio**, in particolare nelle città di Palermo e di Messina, in quanto sono infrastrutture a supporto delle piccole e micro imprese e dell'e-commerce. E' opportuno far leva sugli interventi previsti dal PNRR e dalla nuova programmazione comunitaria, monitorando il rispetto dei tempi, ma anche **umentare la capillarità delle infrastrutture digitali**, favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi (il livello delle connessioni non è sempre omogeneo e adeguato rispetto alle aspettative).

Non vanno, poi, dimenticati i grandi attrattori turistici, i distretti agroalimentari e quelli produttivi. Bisogna potenziare la vocazione turistica delle aree interne e quella agricola della Sicilia sud orientale **rafforzando i sistemi di mobilità alternativa ma anche migliorando i collegamenti digitali.**

Infine, la presenza di più aeroporti induce a riflettere sulla necessità di **specializzare e potenziare i nodi esistenti** anche in virtù di quelli in corso di realizzazione. E' necessaria una visione di sistema che consenta di delineare e potenziare le vocazioni degli aeroporti, in ottica di complementarità e di funzionalità ai piani di sviluppo delle infrastrutture viarie e ferroviarie per il collegamento alle località turistiche e alle aree agroalimentari, soprattutto della Sicilia sud orientale.

Report realizzato da Unioncamere
Sicilia con il supporto tecnico
scientifico di



UNIONTRASPORTI

