



Ministero

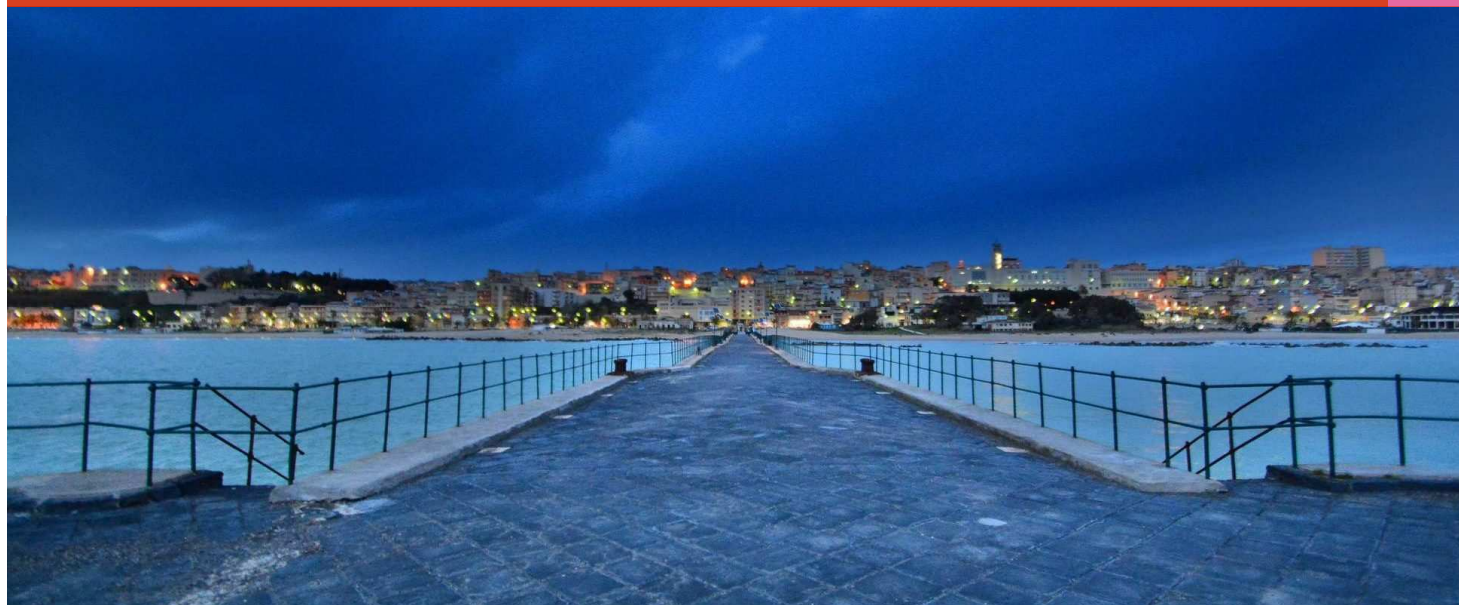
delle Infrastrutture e dei Trasporti



Regione Siciliana

La strategia regionale del nuovo PRT e l'Area Logistica Integrata della Sicilia Orientale

Guido Sirolli
Gela, 11 Luglio 2017



pwc

Premessa

Il piano regionale dei trasporti della Regione Siciliana sviluppa i contenuti del Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PIIM) in relazione ai sensi del D.D.G. 107/A5.UO1 del 5 Maggio 2015, sulla base del riferimento normativo della Legge n.151 del 10 Aprile 1981, recepita dalla Legge Regionale n. 68 del 14 Giugno 1983.

Il Piano è uno strumento di programmazione della politica regionale dei trasporti, in linea con gli obiettivi della politica economica nazionale e comunitaria, con particolare riferimento alle infrastrutture e ai servizi di mobilità di competenza regionale: portualità regionale, viabilità regionale, infrastrutture e mobilità ferroviaria, infrastrutture logistiche, infrastrutture aeroportuali e trasporto pubblico locale extra-comunale.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Siciliana è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n.247 del 27 Giugno 2017 e adottato con Decreto dell'Assessore delle Infrastrutture e della Mobilità n. 1395 del 30 Giugno 2017.

Il Piano ha identificato 99 progetti nei settori di intervento per un costo complessivo di circa 28 miliardi di euro, con copertura finanziaria di circa 7,7 miliardi di euro (25%).

Entro il 2030 dovranno essere realizzati interventi per un costo totale di 20,3 miliardi di euro.

Lo studio è stato condotto dal RTI formato da PwC e TBridge.

Indice

1 *La Sicilia oggi*

2 *Un futuro possibile*

3 *Il lavoro svolto per il Piano Regionale dei Trasporti*

4 *I 10 obiettivi del Piano Regionale de Trasporti*

5 *Il Piano in sintesi*

6 *Il territorio dell'ALI della Sicilia Orientale*

7 *Il PRT nel territorio della Sicilia Orientale: gli investimenti*

8 *Il PRT nel territorio della Sicilia Orientale: i progetti principali*

La Sicilia oggi (da incontro di avvio studio PRT 31 marzo 2016)

5 milioni di residenti*

+0,2% dal 2005

(IV Regione italiana)

**il 60% di residenti
nelle 3 città metropolitane**

21,4%

tasso di disoccupazione medio* (2015)

(Dato nazionale: 11,9%)

55,9%

tasso di disoccupazione giovanile* (2015)

(Dato nazionale: 40,3%)

17.000 €

PIL pro capite (2014)*

(Media nazionale 26.500)

**2 milioni
di spostamenti al giorno***
41%

indice di mobilità*

(Dato nazionale: 49%)

61 milioni di tonnellate 
**di merci (2014) nei porti
di interesse nazionale****

(Circa 13% del totale nazionale)

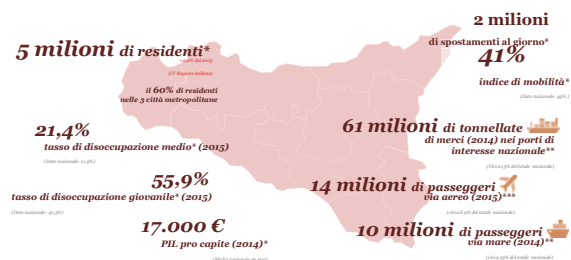
14 milioni di passeggeri 
via aereo (2015)***

(circa il 9% del totale nazionale)

10 milioni di passeggeri 
via mare (2014)**

(circa 23% del totale nazionale)

Un futuro possibile



Dalla situazione attuale...

...ad un possibile scenario futuro

5 milioni di residenti

il 65% di residenti nelle 3 città metropolitane

8%

tasso di disoccupazione medio

20%

tasso di disoccupazione giovanile

26.500 €

PIL pro capite

2,5 milioni di spostamenti al giorno

50%

indice di mobilità

100 milioni di tonnellate
di merci nei porti nazionali

24 milioni di passeggeri
via aereo

15 milioni di passeggeri
via mare

Il lavoro svolto per il Piano Regionale dei Trasporti

Processo Partecipato

Interviste e condivisione di dati e informazioni con stakeholder pubblici e privati
Stakeholder Consultation Rapporto Preliminare: **10 osservazioni**
Stakeholder Consultation Rapporto Ambientale: **18 osservazioni**

31 Marzo 2016

30 Giugno 2017



Fasi	Attività	Output
Avvio Incontro con gli stakeholder	Incontro con le parti interessate Gestori delle infrastrutture e operatori del trasporto	Verbale condiviso dell'incontro Dati e informazioni dal territorio
Scenario Zero e Scenario di Riferimento	Definizione dell'attuale sistema delle infrastrutture e della mobilità Definizione del quadro tendenziale a partire dalla programmazione già in atto	Analisi socio-economica Analisi dell'offerta infrastrutturale e di trasporto Quadro degli interventi programmati e finanziati Matrice OD e grafo di rete
Scenario di Progetto	Definizione del quadro di sviluppo delle infrastrutture e della mobilità siciliana negli orizzonti temporali considerati Sviluppo della strategia regionale	Obiettivi del Piano Strategia di attuazione Modelli di governance Nuovi interventi proposti
Le analisi ambientali	Analisi degli impatti del Piano sull'ambiente e sul territorio siciliano	Valutazione Ambientale Strategica: rapporto preliminare e rapporto ambientale Valutazione di Incidenza
Approvazione e adozione	Approvazione della Giunta Regionale (DGR 247 del 27/06/2017) Adozione (DA 1395 del 30/06/2017)	Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità Il quadro degli interventi Le Schede Progetto La cartografia del Piano

I 10 obiettivi del Piano Regionale de Trasporti

Centrale la realizzazione di un sistema logistico, con adeguate strutture di supporto

A. Portare a livelli di piena efficienza il sistema stradale



attraverso opere di potenziamento della rete, adeguamento funzionale, e messa in sicurezza del patrimonio esistente.

B. Velocizzare il sistema ferroviario



attraverso azioni di potenziamento, in primo luogo sui collegamenti di media percorrenza, ma senza trascurare la rete secondaria.

C. Razionalizzare e ottimizzare il Trasporto Pubblico Locale



attraverso lo sviluppo di una maggiore sinergia ferro-gomma, evitando le sovrapposizioni di servizio attraverso l'individuazione specifica della "missione" di ciascuna modalità.

D. Ottimizzare l'integrazione tra i sistemi di trasporto



attraverso una maggiore coesione ferro-gomma-mare, a supporto dell'integrazione modale della domanda di mobilità e integrazione territoriale all'interno della rete regionale.

E. Realizzare il Sistema Logistico



attraverso il rafforzamento e l'ultimazione della rete del trasporto merci territoriale, favorendo l'intermodalità gomma-ferro, gomma-nave, lo sviluppo dei nodi interportuali e migliorando l'accessibilità dei porti.



F. Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale

attraverso lo sviluppo dell'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo diverse vocazioni locali.



G. Favorire l'accessibilità ai "nodi"

attraverso servizi (collegamenti) ferroviari, stradali e di trasporto pubblico più efficienti.



H. Definire/armonizzare modelli di governance

su scala regionale e sovra-regionale per la gestione dei sistemi complessi di trasporto, passeggeri e merci.



I. Promuovere la mobilità sostenibile

attraverso l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo.



J. Strutturare un processo di informatizzazione progressiva

attraverso l'innovazione tecnologica, finalizzati ad accrescere il livello di servizio e di sicurezza per la mobilità delle merci e dei passeggeri.

I 5 obiettivi del Piano Regionale de Trasporti coerenti con l'ALI



A. Portare a livelli di piena efficienza il sistema stradale

attraverso opere di **potenziamento della rete, adeguamento funzionale, e messa in sicurezza** del patrimonio esistente.

1. *Completare e potenziare la rete stradale*
2. *Ammodernare il patrimonio esistente*

azioni



B. Velocizzare il sistema ferroviario

attraverso azioni di **potenziamento**, in primo luogo sui collegamenti di media percorrenza, ma senza trascurare la rete secondaria.

1. *completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete regionale e di quella centrale europea, con particolare riferimento ai "Grandi Progetti" ferroviari;*
2. *potenziare l'offerta ferroviaria, attraverso una distribuzione ottimale delle frequenze di servizio, e perseguire la funzionalità della rete*



D. Ottimizzare l'integrazione tra i sistemi di trasporto

attraverso una maggiore **coesione ferro-gomma-mare**, a supporto dell'integrazione modale della domanda di mobilità e integrazione territoriale all'interno della rete regionale.

1. *realizzare un sistema di tariffazione integrata e bigliettazione elettronica;*
2. *definire ed individuare "Tavoli tecnici permanenti" di programmazione finalizzati anche alla definizione delle modalità di incentivazione dei PUMS;*
3. *promuovere servizi di info-mobilità anche a supporto della domanda turistica;*
4. *favorire lo sviluppo di modalità complementari a supporto ed integrazione del TPL*

azioni



E. Realizzare il Sistema Logistico

attraverso il **rafforzamento e l'ultimazione della rete del trasporto merci territoriale**, favorendo l'intermodalità gomma-ferro, gomma-nave, lo sviluppo dei nodi interportuali e migliorando l'accessibilità dei porti.

1. *Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi;*
2. *Migliorare la rete esistente nei collegamenti di ultimo miglio;*
3. *Rafforzare le connessioni dei centri produttivi, agricoli e agroalimentari alla Rete*



G. Favorire l'accessibilità ai "nodi"

attraverso **servizi (collegamenti) ferroviari, stradali** e di trasporto pubblico **più efficienti**.

1. *Potenziare l'accessibilità ai nodi urbani anche attraverso un sistema TPL con attestamenti incrociati;*
2. *Potenziare l'accessibilità ai nodi aeroportuali;*
3. *Potenziare l'accessibilità ai nodi portuali a supporto della mobilità delle merci.*

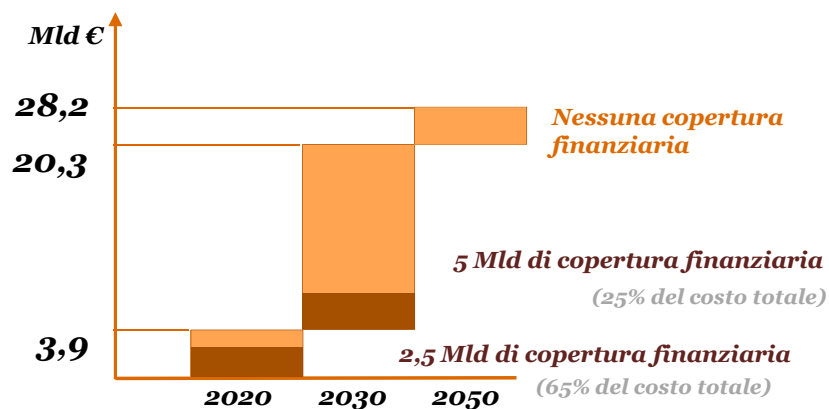
Il PRT in sintesi

Un programma sfidante

Quadro economico di sintesi



Ambito	Costo	Copertura	% copertura
Ferroviario	17.112	5.319	31%
Stradale	10.296	1.871	18%
Logistico	239	217	90%
Marittimo	491	139	28%
Aereo	97	97	100%
Totale	28.234	7.643	25%



99 progetti

Investimenti per 28 Mld €

Copertura finanziaria di

7,6 Mld €

(25% sul totale del QE)

60% degli investimenti riguardano il Ferroviario

(% sul totale del QE)

Per il 70% dei progetti si prevede la realizzazione entro il 2030

Il territorio dell'ALI della Sicilia Orientale

5 Province
 Messina, Catania, Siracusa, Ragusa, Enna
 e la parte meridionale della provincia di **Caltanissetta**

14.100 km²
 Circa di territorio

Circa **2,8 milioni**
 di abitanti
 il 55% dei siciliani

20,9%
 Tasso di disoccupazione
 Medio per provincia

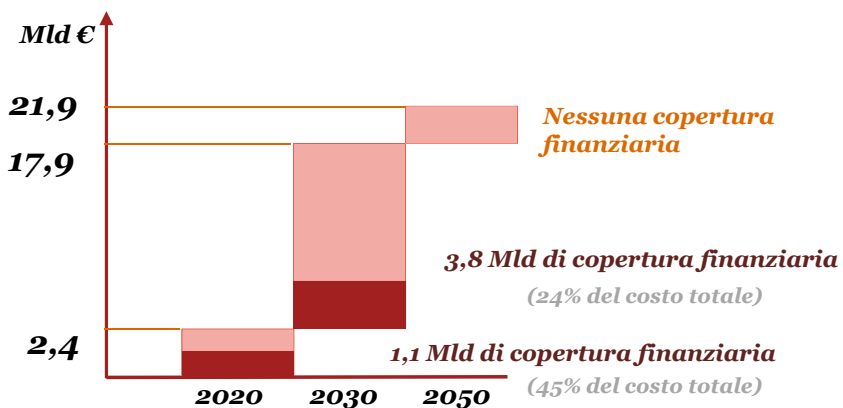
51,4%
 Tasso di disoccupazione giovanile 15-24 anni
 Medio per provincia



Il PRT nel territorio della Sicilia Orientale: gli investimenti

Quadro economico di sintesi: Sicilia Orientale

Ambito	Costo	Copertura	% copertura
Ferroviario	14.516,2	3.380,2	23%
Stradale	6.920,9	1.298,3	19%
Logistico	147,0	125,2	85%
Marittimo	301,8	101,3	34%
Aereo	30,2	30,2	100%
Totale	21.916,1	4.935,2	23%



21,9 Mld €

77% degli investimenti previsti in Sicilia
 Considerando anche gli interventi di collegamento tra le due ALI

4,9 Mld €

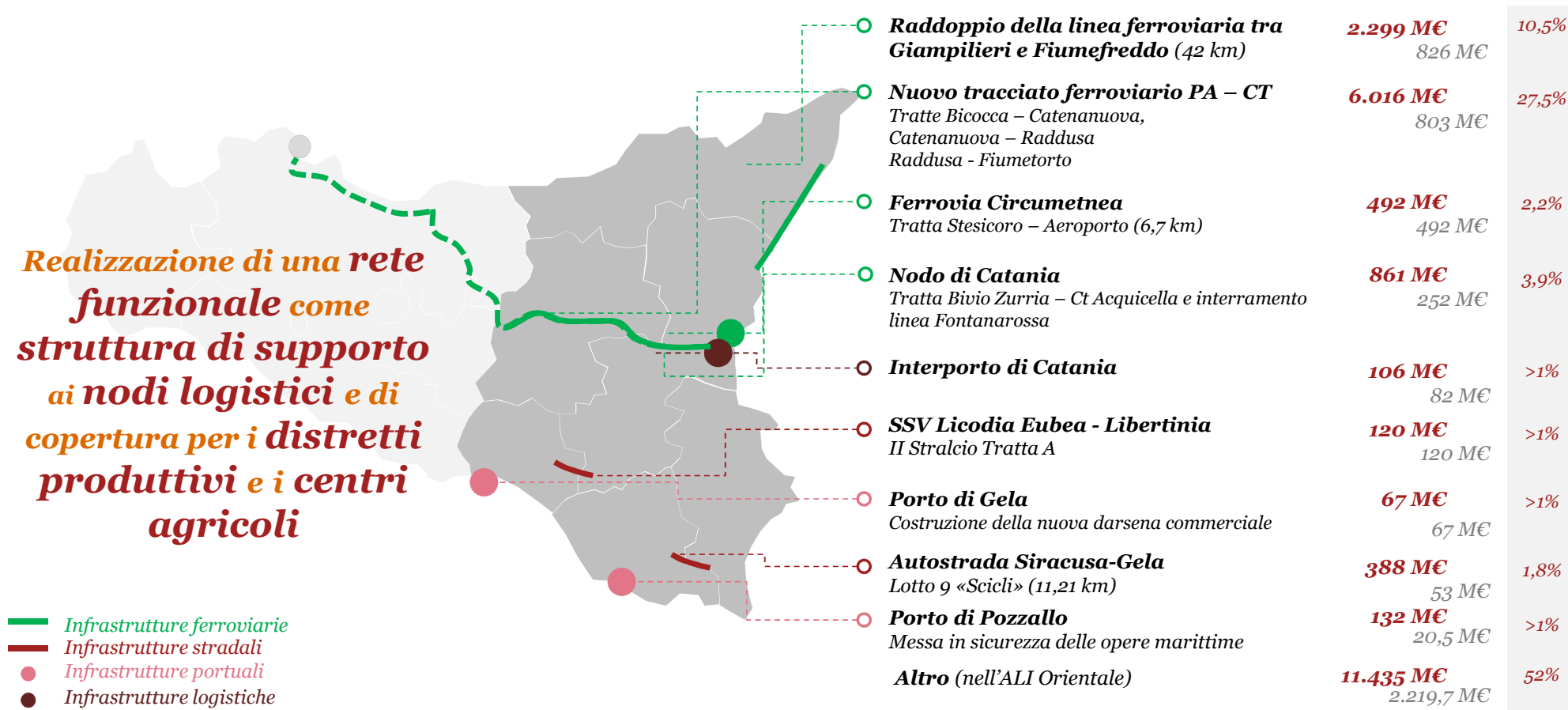
65% della copertura finanziaria totale

Per l'81% dei progetti si prevede la realizzazione entro il 2030

Il PRT nel territorio della Sicilia Orientale: i principali interventi

Potenziamento dei collegamenti e realizzazione dei nodi logistici a supporto del traffico merci

Realizzazione di una rete funzionale come struttura di supporto ai nodi logistici e di copertura per i distretti produttivi e i centri agricoli



- Infrastrutture ferroviarie
- Infrastrutture stradali
- Infrastrutture portuali
- Infrastrutture logistiche

Sul totale interventi nel territorio della Sicilia Orientale

Grazie per l'attenzione

Guido Sirolli

PwC TL&I Partner

Direct: +39 06 57083 2125

Mobile: +39 348 27 40 405

E-mail: guido.g.sirolli@it.pwc.com

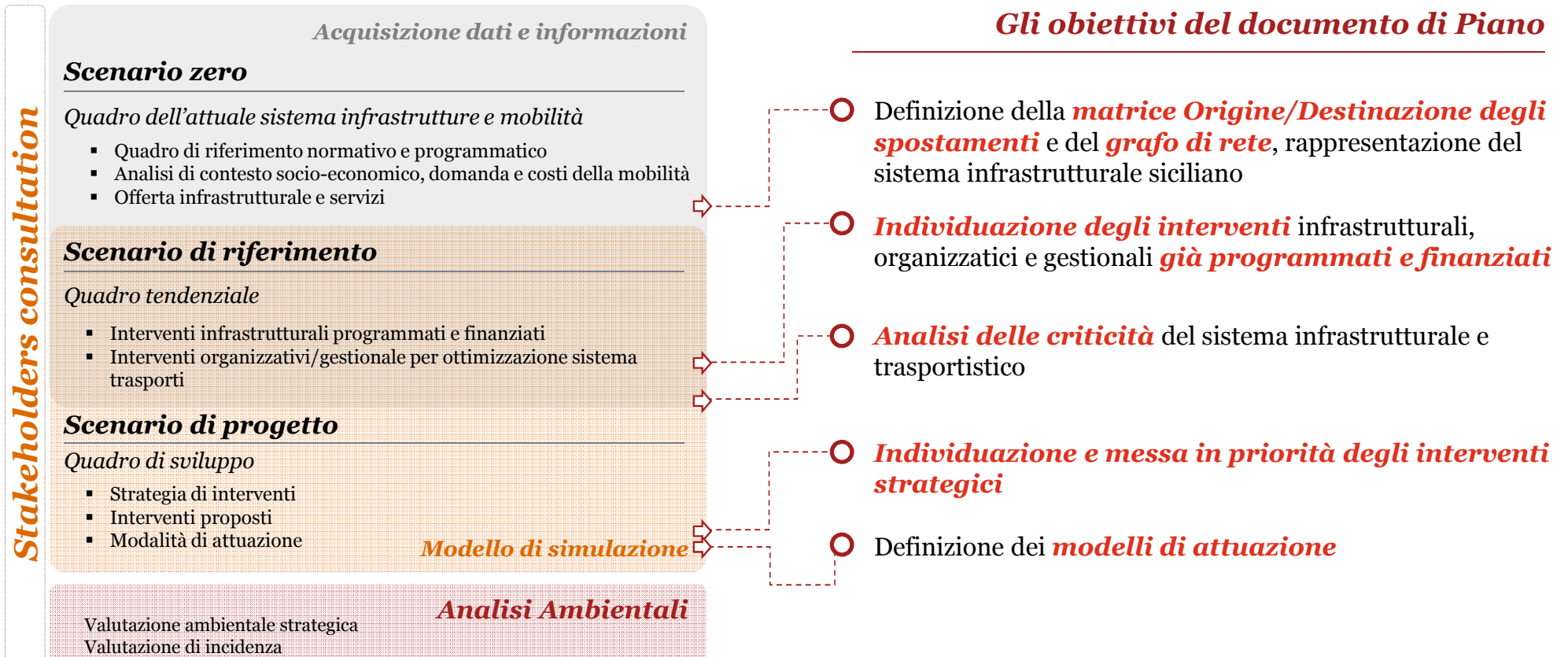
This publication has been prepared for general guidance on matters of interest only, and does not constitute professional advice. You should not act upon the information contained in this publication without obtaining specific professional advice. No representation or warranty (express or implied) is given as to the accuracy or completeness of the information contained in this publication, and, to the extent permitted by law, PricewaterhouseCoopers Advisory SpA, its members, employees and agents do not accept or assume any liability, responsibility or duty of care for any consequences of you or anyone else acting, or refraining to act, in reliance on the information contained in this publication or for any decision based on it.

© 2014 PricewaterhouseCoopers Advisory SpA. All rights reserved. In this document, "PwC" refers to PricewaterhouseCoopers Advisory SpA which is a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a separate legal entity.

La strategia regionale del nuovo PRT e l'Area Logistica Integrata della Sicilia Orientale

Back up

Premessa | Architettura del processo di pianificazione



Introduzione | Il sistema infrastrutturale

Le infrastrutture lineari: i sistemi stradale e ferroviario

Le infrastrutture stradali

30.500 km totali

700 km di autostrade

Terza regione italiana per estensione della rete autostradale

3.500 km di strade statali

Rete molto **estesa**, con **indici di dotazione superiori alla media italiana**

- ✗ **Grandi necessità manutentive**
- ✗ **Tempi di percorrenza molto elevati**
- ✗ **Numerose modifiche alla viabilità** (interruzioni, parzializzazioni, riduzione dei limiti di velocità)

Le infrastrutture ferroviarie

1.490 km totali

Di cui 111 km Ferrovia Circumetnea

1.310 km a singolo binario

801 km elettrificati

Rete **poco estesa**, spesso **non elettrificata** e a singolo binario

- ✗ **Ridotta copertura** nelle aree interne e lungo la costa sud
- ✗ **Ridotta capacità** per la presenza di lunghi tratti a **singolo binario**

Introduzione | Il sistema infrastrutturale

Le infrastrutture puntuali: i nodi logistici, i porti e gli aeroporti

I nodi logistici

Avviata la costruzione dell'**interporto di Catania Bicocca**

2 *autoporti attivi*

La Sicilia non dispone di un sistema logistico efficace

Previsti dai precedenti cicli di programmazione la **costruzione di due interporti**

Necessità di un **disegno organico**, anche assieme a porti e aeroporti

I porti

7 *porti nazionali*

Catania Trapani Milazzo Palermo
Augusta Messina Termini Imerese

82 *porti regionali*

Importante costruire la **struttura di supporto ai porti nazionali**, migliorandone l'**accessibilità**

Necessario **migliorare il processo di pianificazione** dei porti regionali, per **migliorare le vocazioni** di ogni scalo

Gli aeroporti

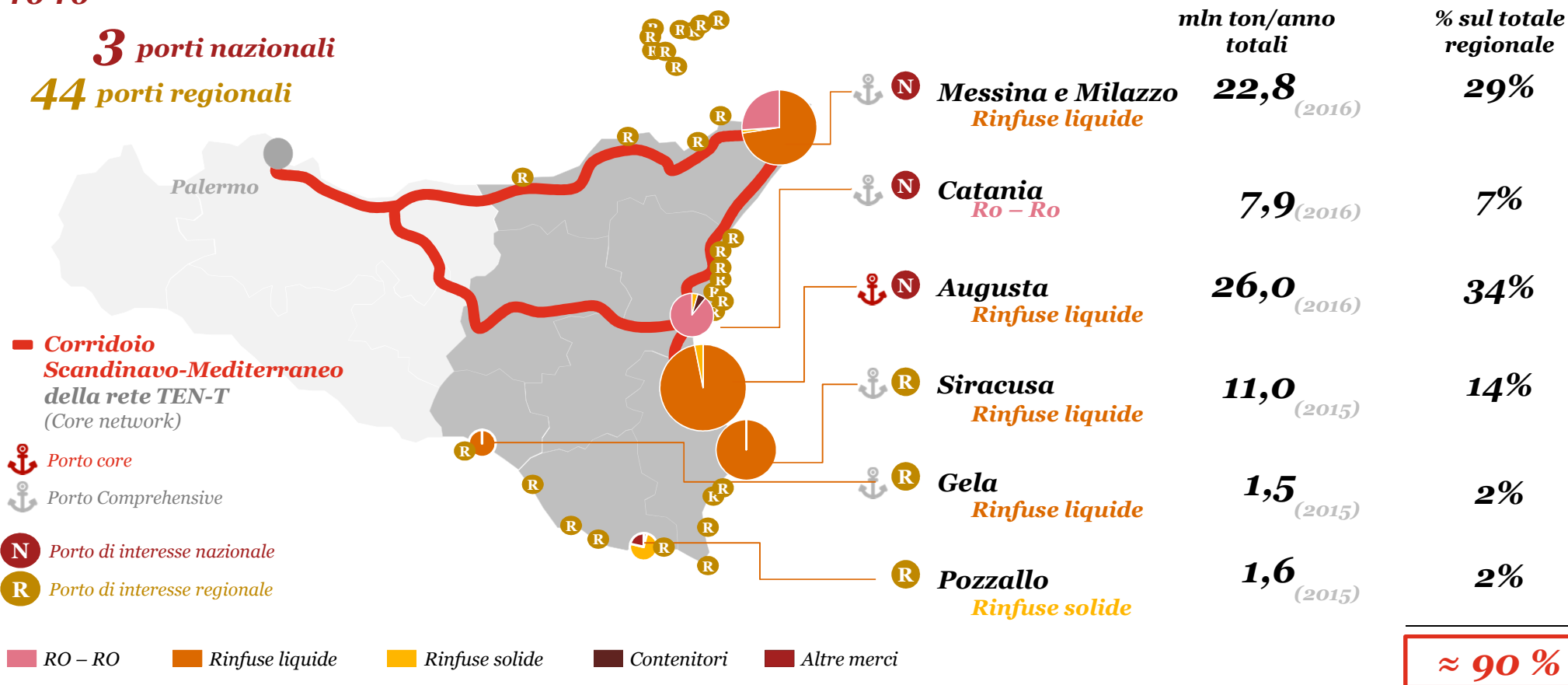
Due sotto sistemi principali, più Lampedusa e Pantelleria:

- **Sicilia Occidentale**
 - ✓ Palermo Punta Raisi
 - ✓ Trapani Birgi
- **Sicilia Orientale**
 - ✓ Catania Fontanarossa
 - ✓ Comiso

Necessario **incrementare la sinergia** tra i poli di ogni sottosistema, **migliorando l'accessibilità**

Introduzione | Focus sui porti della Sicilia Orientale

Nella Sicilia Orientale transitano la maggior parte delle rinfuse liquide dell'isola e circa la metà dei ro-ro



Introduzione | La programmazione comunitaria e nazionale

Una pianificazione regionale che agisce a supporto delle strategie comunitarie e nazionali...



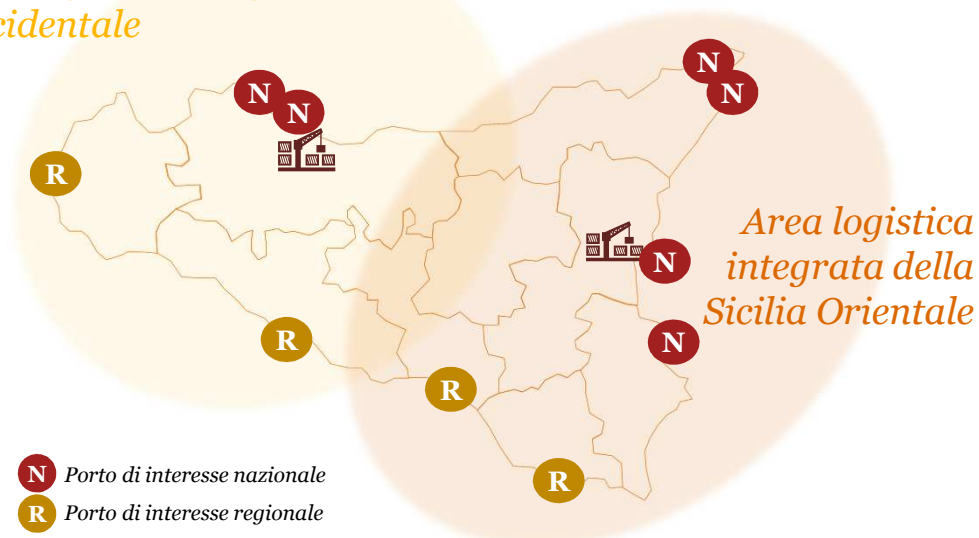
La pianificazione europea dei corridoi TEN-T

La pianificazione regionale si inserisce all'interno della strategia comunitaria dei corridoi TEN-T a supporto del trasporto delle merci nel mercato europeo...

La strategia nazionale delle Aree Logistiche Integrate

... e lavora in linea con la strategia delle ALI, orientando le proprie azioni verso il rafforzamento della rete regionale, anche a supporto dei nodi portuali di interesse nazionale

Area logistica integrata della Sicilia Occidentale



N Porto di interesse nazionale

R Porto di interesse regionale

Interporto

Introduzione | La programmazione regionale

... in continuità con la programmazione regionale precedente



Il Piano Regionale dei Trasporti del 2002

Nel PRT del 2002 e nei successivi Piani Attuativi, si è delineata la strategia regionale per i successivi 15 anni

Gli Accordi di Programma Quadro

Per l'attuazione del PRT sono stati siglati degli APQ per i diversi settori del trasporto, i quali indicavano progetti e interventi e la loro copertura finanziaria. Parte di questi interventi, ancora non portati alla piena realizzazione, sono stati considerati all'interno del Piano del 2016.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo del 2013

A sancire l'importanza dell'itinerario ferroviario Palermo-Messina-Catania, si ricorda il CIS siglato tra la Regione, lo Stato e RFI, per semplificare i procedimenti e velocizzare i tempi di realizzazione degli interventi



Introduzione | Sintesi delle criticità



Manutenzione

Infrastrutture obsolete, che hanno necessità di interventi di ammodernamento ed adeguamento



Accessibilità

Necessità di assicurare l'accessibilità alle aree interne, ai nodi portuali, aeroportuali e urbani



Sistema Logistico

Necessaria la creazione di un sistema logistico a supporto della crescita economica della Regione

Programma di interventi molto rilevante

*Elevato numero di progetti
Quadro economico considerevole*

Difficoltà attuative

già riscontrati nei precedenti cicli di programmazione

Possibili rallentamenti e ritardi

Necessaria una messa in priorità degli interventi e una strategia per la loro attuazione e gestione

La strategia del Piano | La metodologia

Un percorso condiviso, elaborato in coerenza con la pianificazione comunitaria e nazionale

*Dall'analisi dell'attuale **contesto territoriale, trasportistico e programmatorio**, dallo studio degli interventi già programmati e finanziati e dal confronto con il territorio...*



*...individuazione delle **strategie di intervento** (interventi strategici e principi per una gestione sostenibile) per lo **sviluppo territoriale** nel breve, medio e lungo periodo*



Recepimento e applicazione direttive nazionali e comunitarie

- Rete TEN-T
- Aree Logistiche Integrate
- Riforma del sistema portuale



Confronto diretto e continuativo con gli stakeholder

- Workshop
- Tavoli, incontri in sito
- Interlocuzioni verbali
- VAS



Messa in priorità degli interventi

- Allineamento con le strategie comunitarie e nazionali
- Analisi della copertura finanziaria
- Valutazione della maturità progettuale

La strategia del Piano | Obiettivi, strategia ed azioni

Portare a livelli di piena efficienza il sistema stradale

Le infrastrutture stradali

Portare a livelli di piena efficienza il sistema stradale, attraverso opere di potenziamento della rete, di ammodernamento e di messa in sicurezza del patrimonio esistente

Strategia

Per portare ai livelli di piena efficienza il sistema stradale è necessario da un lato **completare e potenziare la rete stradale** laddove vi è **minore dotazione infrastrutturale** e una mancanza di collegamenti verso i principali nodi, dall'altro **allineare l'offerta esistente agli standard previsti**. Per questo è necessario individuare un **programma di ri-funzionalizzazione strutturale**, che riporti il sistema stradale alla piena efficienza e adeguati livelli di servizio.

Azioni

- 1. Completare e potenziare** la rete stradale
- 2. Ammodernare** il patrimonio stradale esistente.

La strategia del Piano | Obiettivi, strategia ed azioni

Velocizzare il sistema ferroviario

Il sistema ferroviario

Velocizzare il sistema ferroviario (anche attraverso azioni di potenziamento), in primo luogo sui collegamenti di media percorrenza, ma senza trascurare la rete secondaria



Strategia

L'infrastruttura ferroviaria diviene la “**struttura portante**” del **sistema di trasporto pubblico** nel territorio siciliano, attraverso il **completamento degli interventi** infrastrutturali già finanziati e/o pianificati (con particolare riferimento alla rete centrale europea) e l'adozione di un **modello di rete unico per i sistemi di TPL su ferro e su gomma**, in cui la struttura dei servizi ferroviari, stratificata e gerarchizzata per “missione”, garantisce i collegamenti primari tra Capoluoghi.

Azioni

- 1. completare le infrastrutture strategiche** relative agli archi e ai nodi della rete regionale e di quella centrale europea, con particolare riferimento ai “Grandi Progetti” ferroviari;
- 2. potenziare l'offerta ferroviaria**, attraverso una distribuzione ottimale delle frequenze di servizio, e perseguire la funzionalità della rete.

La strategia del Piano | Obiettivi, strategia ed azioni

Ottimizzare l'integrazione tra i sistemi di trasporto

L'integrazione tra i sistemi di trasporto

Ottimizzare l'integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso una maggiore coesione ferro-gomma-mare, a supporto dell'integrazione modale della domanda di mobilità e integrazione territoriale all'interno della rete regionale

Strategia

La strategia adottata dal piano prevede una migliore mobilità per i residenti (e non) dell'isola a fronte di una riduzione del traffico sulle infrastrutture stradali, una diversione modale verso il trasporto collettivo (treno ed autobus) ed una maggiore sicurezza e protezione per gli utenti. La Regione Siciliana intende perseguire una **maggiore fluidità della rete dei trasporti**, attraverso **soluzioni di servizio innovative** per un sistema complessivo di trasporto **inclusivo, accessibile, sicuro** e che utilizzi sempre più moderne tecnologie ICT.

Azioni

1. realizzare un **sistema di tariffazione integrata e bigliettazione elettronica**;
2. definire ed individuare **"Tavoli tecnici permanenti"** di programmazione finalizzati anche alla definizione delle modalità di incentivazione dei PUMS;
3. promuovere **servizi di info-mobilità** anche a supporto della domanda turistica;
4. favorire lo sviluppo di **modalità complementari** a supporto ed integrazione del TPL

La strategia del Piano | Obiettivi, strategia ed azioni

Realizzare il Sistema Logistico

Il Sistema Logistico

Realizzare il Sistema Logistico e rafforzare e ultimare la rete del trasporto merci territoriale, favorendo l'intermodalità gomma-ferro, gomma-nave, lo sviluppo dei nodi interportuali e migliorando l'accessibilità dei porti

Strategia

La strategia di sviluppo del sistema logistico regionale nel suo complesso vede la realizzazione di un sistema che riesca a **movimentare attraverso il territorio flussi merci in ingresso** (sia dai porti di interesse nazionale che regionale) **o generati dai distretti produttivi e agroalimentari** della regione con crescente **efficacia e sostenibilità** attraverso:

- **l'accesso delle merci via mare** con adeguate infrastrutture portuali;
- **la movimentazione rapida, affidabile e certa** delle merci **nel territorio**;
- lo **scambio modale** nave-ferro, nave-gomma e ferro-gomma **efficiente e rapido**;
- **l'accesso al sistema logistico delle aree interne, dei distretti produttivi e dei centri agricoli e agroalimentari.**

Azioni

1. **Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali** di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi;
2. Migliorare la rete esistente nei collegamenti di **ultimo miglio**;
3. Rafforzare **le connessioni dei centri produttivi, agricoli e agroalimentari** alla Rete

La strategia del Piano | Obiettivi, strategia ed azioni

Favorire l'accessibilità ai "nodi" prioritari della rete di trasporto regionale

L'accessibilità ai nodi

Favorire l'accessibilità ai "nodi" (portuali, aeroportuali e urbani) prioritari della rete di trasporto regionale, attraverso servizi (collegamenti) ferroviari, stradali e di trasporto pubblico più efficienti



Strategia

È necessario prevedere un piano di investimenti che favorisca l'accessibilità ai nodi, partendo dal **completamento degli interventi infrastrutturali** già finanziati e pianificati, allo scopo di garantire la possibilità di accesso ai nodi principali sia ai passeggeri che alle merci.

Azioni

1. Potenziare l'accessibilità ai **nodi urbani** anche attraverso un **sistema TPL con attestamenti incrociati**;
2. Potenziare l'accessibilità ai **nodi aeroportuali**;
3. Potenziare l'accessibilità ai **nodi portuali** a supporto della mobilità delle merci.