



*Ministero dello Sviluppo
Economico*



*Ministero delle
Infrastrutture*



Regione Siciliana



**SOCIETÀ PER GLI INTERPORTI
SICILIANI**

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E LA
REGIONE SICILIANA**

**II
ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
PER
IL TRASPORTO DELLE MERCI E LA LOGISTICA**

Allegato 1

RELAZIONE TECNICA

Roma, giugno 2008



[Handwritten signatures and initials]



Regione Siciliana
Presidenza
Dipartimento della Programmazione

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER LA LOGISTICA ED
IL TRASPORTO DELLE MERCI
I ATTO INTEGRATIVO**

**Relazione tecnica del Nucleo di Valutazione e Verifica degli
Investimenti Pubblici, in accompagnamento agli interventi da inserire
negli APQ**

I Componenti del NVVIP

Prof. Tesoriere Giovanni - Coordinatore
Ing. Celauro Clara
Dott. Matraia Cristian
Dott. Pannico Antonio
Dott. Polizzano Giuseppe

Palermo, 20 Marzo 2008



ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER LA LOGISTICA ED IL TRASPORTO DELLE MERCI I ATTO INTEGRATIVO

Relazione tecnica del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, in accompagnamento agli interventi da inserire negli APQ

1. I documenti della Programmazione di Settore

1.1 La Programmazione Comunitaria

1.1.1 Il Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il tempo delle scelte"

La programmazione comunitaria affronta la tematica del trasporto merci e della logistica nel libro bianco del 2001 - "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", individuando le linee strategiche da seguire nell'ottica della massimizzazione dell'efficienza del servizio di trasporto e del rispetto dell'ambiente.

Gli obiettivi fissati dalla programmazione comunitaria riguardano:

- il riequilibrio in chiave sostenibile della ripartizione modale;
- lo sviluppo dell'intermodalità;
- la riduzione della congestione;
- l'incremento della qualità e della sicurezza dei servizi di trasporto.

La programmazione comunitaria ed il Libro Bianco prevedono, dunque, una serie di misure che combinano il miglioramento delle modalità di trasporto tradizionale con il rilancio dei modi di trasporto alternativi alla strada e con il potenziamento delle linee di connessione transeuropee. *Tra le azioni previste, quelle prioritarie riguardano la promozione dell'armonizzazione tecnica e dell'interoperabilità tra i diversi sistemi, con particolare riguardo al traffico container.*

1.1.2 Gli orientamenti strategici comunitari: indicazioni sulle infrastrutture intermodali

Gli orientamenti strategici comunitari mettono in rilievo come sia necessario finanziare, nelle regioni dell'obiettivo "Convergenza" caratterizzate da reti infrastrutturali inadeguate, la costruzione dei infrastrutture indispensabili dal punto di vista economico. L'entità delle dotazioni infrastrutturali, infatti, influisce sulla competitività delle imprese ed in ultima analisi sul livello di sviluppo economico-regionale.



In particolare, gli orientamenti stabiliscono che occorre rispettare, per quanto possibile, il principio della sostenibilità ambientale, in conformità del Libro bianco. È importante al riguardo promuovere i modi di trasporto alternativi e il trasporto combinato per controbilanciare il predominio dei trasporti stradali in Europa.

Gli orientamenti, infine, mettono in rilievo come le strategie nazionali o regionali devono tenere conto della necessità di arrivare a una ripartizione modale dei trasporti più equilibrata (e pulita) in funzione delle esigenze economiche e ambientali.

1.2 La Programmazione Nazionale

1.2.1 Il Piano generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), approvato con D.P.R. del 14 marzo 2001, si propone, in un'ottica di sistema a rete, di dare priorità alla realizzazione degli interventi ritenuti essenziali ai fini dello sviluppo sostenibile del Paese, della sua migliore integrazione con l'Europa e dello sfruttamento delle opportunità offerte dalla posizione privilegiata di centralità nel bacino del Mediterraneo.

Il PGT definisce il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale. Lo SNIT attuale, evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGT e dai Piani Regionali dei Trasporti. L'implementazione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, dovrà tener conto inoltre degli accordi europei relativi alle reti TEN.

Lo SNIT nel suo complesso mostra alcuni elementi di criticità "trasversali" rispetto alle singole modalità di trasporto. I principali elementi di crisi del sistema attuale dei trasporti sono riconducibili a due tipologie principali, differenti per caratteristiche e intensità nelle diverse aree del paese: la congestione e i bassi livelli di qualità e di accessibilità dei servizi. Entrambi i fenomeni costituiscono un freno allo sviluppo sociale ed economico.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, il Piano, nella logica di contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, punta su interventi miranti a ridurre la perifericità ed a consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto.

1.2.2 Il Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013

Il Programma Operativo Nazionale (PON) finanziato dal fondo FESR (Euro 1.374.728.891,00) interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica verso il sud del Mediterraneo.

Il testo del Programma Operativo Nazionale è stato approvato dalla Commissione Europea in data 7 dicembre 2007 con decisione C(2007) 6318.

Alla base della strategia del PON Reti e mobilità vi è un'idea dello sviluppo del territorio che guardi alle grandi armature infrastrutturali non solo in termini trasportistici, bensì come "opere territoriali". Vale a dire opere capaci di innescare - per la loro vocazione - radicarsi nel contesto in



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top and smaller initials below.

cui sono inseriti – diffusi ed equilibrati processi di sviluppo sostenibile che vedano nelle “reti territoriali” un patrimonio di straordinaria rilevanza e un’opportunità reale di crescita per l’intero sistema-Paese.

Pertanto, l’obiettivo globale che il PON “Reti e mobilità” intende perseguire nell’ambito della politica regionale unitaria è identificato nella prospettiva strategica, peraltro già chiaramente enunciata nei documenti programmatici nazionali (QSN 2007-2013 e DPEF 2007-2011), di

“Contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo e, soprattutto, dei territori peninsulari e insulari delle aree Convergenza ai fini di realizzare una piattaforma logistica quale testa di ponte dell’Ue verso il sud del Mediterraneo, in una logica tesa ad affermare processi di sviluppo socio-economico e territoriale basati sulla contestuale considerazione, ai diversi livelli istituzionali, dei concetti di competitività e di coesione”.

La strategia del Programma risponde, pertanto, all’obiettivo generale identificato dal QSN con riferimento alla priorità tematica 6 “Reti e collegamenti per la mobilità” e, più precisamente, con l’obiettivo specifico 6.1.1 del QSN *“Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea”.*

Esso intende operare attraverso una logica di intervento “sistemica”, tesa a offrire opportunità di crescita e sviluppo a tutti i territori delle aree CONV intervenendo sulle direttrici e sui nodi che compongono l’armatura di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale.

La strategia del Programma trova attuazione declinandosi nei seguenti tre **obiettivi specifici** a cui corrisponde uno specifico **Asse prioritario**:

1. **Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo** affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale.
2. **Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi 1 e 21) e nazionale** ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico.
3. **Rafforzare le competenze tecniche, operative e di governo dell’Autorità di Gestione, delle Amministrazioni regionali e degli Enti attuatori** ai fini di incrementare l’efficacia della programmazione e la qualità degli interventi.

L’Asse I, nello specifico, si propone di potenziare la rete di terminali di trasporto e logistica delle regioni Convergenza ai fini di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo nella dinamica dei traffici mondiali. Pertanto, l’Asse I mobilita azioni sia materiali che immateriali finalizzate al rafforzamento delle direttrici ferroviarie e dei nodi portuali riferiti, rispettivamente, ai Corridoi di interesse europeo I e 21, nonché al potenziamento dei nodi logistici aeroportuali e interportuali che – in una logica di complementarità rispetto al sistema infrastrutturale portante – possono contribuire in misura rilevante allo sviluppo dell’intermodalità.

L’Asse II, invece, indirizza la propria strategia primariamente verso il potenziamento e il completamento delle connessioni tra i due Corridoi di interesse europeo su cui agisce il primo Asse – ossia sui collegamenti tra gli *hub* portuali inseriti nel Corridoio 21 (Autostrade del Mare) e il Corridoio TEN-T “Berlino-Palermo” – e, in subordine, per la costruzione di un “sistema a rete” che



Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right and several initials below it.

consenta all'armatura portante di connettersi adeguatamente ad altri rilevanti poli logistici e produttivi delle aree CONV.

L'Asse III, infine, essendo dedicato all'Assistenza tecnica, riconosce di fatto che la realizzazione di un efficace e competitivo sistema logistico basata su un processo di costruzione e rafforzamento dei corridoi transeuropei venga accompagnata da un presidio istituzionale condiviso, che il Ministero delle Infrastrutture è impegnato a promuovere.

1.2.3 Legge 443/2001 (Legge Obiettivo)

Un importante strumento di programmazione a livello nazionale è costituito dalla Legge Obiettivo (legge 443/2001 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive"), che ha definito il primo programma nazionale di infrastrutture strategiche.

Secondo i dati più recenti (DPEF Infrastrutture 2008-2012), l'insieme delle opere oggetto di delibera CIPE presenta un costo complessivo di circa 97,3 miliardi di euro mentre le risorse disponibili ammontano a 47,3 miliardi. Dall'aggiornamento dei dati sullo stato di avanzamento al 31 dicembre 2006, risultano completate il 2% delle opere, cantierate il 25%, affidate l'8,5%, in gara il 2,5%. Resta costante il dato relativo agli interventi in progettazione, intorno al 62%, che stentano a essere messi in gara anche a causa dello stato di criticità delle finanze pubbliche.

Tale programma, relativamente al settore delle infrastrutture per il trasporto delle merci e la logistica, prevede in Sicilia la realizzazione dei seguenti interventi:

- Hub Interportuali Catania
 - 1° stralcio della fase I - Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota
 - 2° stralcio della fase I
- Hub Interportuali Termini Imerese

L'attuale Governo ha dato avvio ad una operazione di complessiva rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche che prende le mosse, innanzitutto, dalla volontà di definire un quadro generale di scelte infrastrutturali per lo sviluppo del Paese che sia frutto di un processo di programmazione, condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli Enti locali e territoriali. È stato redatto, quindi, un documento sulle Infrastrutture prioritarie, presentato dal Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro il 16 novembre 2006, che individua tre linee programmatiche tra loro strettamente integrate e interagenti:

- assicurare sviluppo delle capacità di trasporto e logistiche dell'armatura infrastrutturale del territorio nazionale;
- assicurare l'intreccio tra le grandi direttrici strategiche, le "reti lunghe", e i territori;
- dare risposta alle domande di accessibilità e di mobilità che provengono dalle due principali macroaree geografiche del Paese.

Per la Regione Siciliana nel documento si confermano strategici, relativamente allo sviluppo del settore trasporto merci e logistica, gli interventi previsti in Legge Obiettivo.



Handwritten initials and signatures, including a large 'V' and a signature that appears to be 'della'.

1.2.4 Il Quadro Strategico Nazionale 2007 - 2013

Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013, approvato nel luglio 2007, fissa le priorità che le politiche regionali devono perseguire nel periodo di programmazione 2007-2013.

Nello specifico, il QSN ha individuato per il settore trasporti la priorità 6 "Reti e nodi di collegamento", articolata in un obiettivo generale e in tre obiettivi specifici:

6.1 Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo

6.1.1 Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea;

6.1.2 Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;

6.1.3 Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili

Il QSN attribuisce al Programma Nazionale "Reti e Mobilità", a titolarità del Ministero delle Infrastrutture, l'obiettivo fondamentale di contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale che fornisca servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo, secondo quanto previsto dall'obiettivo specifico 6.1.1. Nel contempo, stabilisce che i Programma Operativo Regionale saranno titolati all'attuazione degli obiettivi specifici 6.1.2 e 6.1.3 del QSN.

In particolare l'azione sarà orientata a promuovere lo sviluppo di piattaforme territoriali e strategiche che valorizzino il potenziale competitivo locale, creando spazi di saldatura dei sistemi nazionali al sistema europeo ed extraeuropeo, anche rafforzando in questa prospettiva i corridoi transeuropei e i nodi infrastrutturali e concorrendo all'integrazione e al completamento delle piattaforme nazionali a sostegno dello sviluppo policentrico. In questo modo la cooperazione territoriale, concorrerà a garantire reti e nodi funzionali allo sviluppo, a promuovere il ricollocamento strategico dei porti e aeroporti e dei servizi connessi, a sviluppare nuovi segmenti di mercato per quei settori in cui il vantaggio competitivo italiano è condizionato da carenze logistiche, a migliorare la sicurezza e a promuovere intermodalità, integrazione e sinergia tra le reti, sviluppo dei servizi e piattaforme ICT per il sistema economico e sociale.

In particolare, l'obiettivo specifico 6.1.1 punta ad completamento della rete principale e degli ulteriori nodi (in particolare per il Mezzogiorno), che deve essere perseguito dando innanzitutto priorità ai corridoi n° 21 "Autostrade del Mare", n° 1 "Berlino-Palermo", ai collegamenti fra i due corridoi e, infine, ai collegamenti di primo livello dei corridoi con i principali poli logistici e produttivi. Dovrà essere privilegiata la modalità ferroviaria, i cui interventi dovranno garantire l'interoperabilità, e promuovere l'efficienza interna delle singole modalità di trasporto (ad es. riduzione dei viaggi a vuoto). In particolare, gli interventi finanziati dai Fondi strutturali saranno relativi a modalità sostenibili o comunque chiaramente finalizzati alla riduzione del livello di inquinamento.



Handwritten signatures and initials, including a large 'S' and 'G' and the name 'della'.

Il QSN esprime chiaramente la necessità che la politica regionale di sviluppo garantisca una forte condizione di aggiuntività attraverso una pianificazione nazionale strategico-operativa, concertata tra Stato centrale e Regioni, che permetta di stabilire, in modo condiviso e trasparente, le priorità, di definire tempi realistici per la progettazione e l'attuazione e li verifichi in modo continuo con il monitoraggio e la diffusione pubblica dei suoi risultati. La politica ordinaria nazionale, non solo nelle assegnazioni e negli impegni giuridicamente vincolanti, ma anche nella spesa, dovrà destinare al Mezzogiorno una quota non inferiore al 30% delle risorse ordinarie (cfr. Paragrafo V.4).

1.3 La Programmazione Regionale

1.3.1

La Prog

La Regione Siciliana ha identificato un processo di pianificazione nel settore dei trasporti attraverso la redazione del Piano Direttore (approvato dalla Giunta di Governo regionale con Delib. N. 322 del 11.10.2002 e Delib. N. 375 del 20.11.2002 previo parere favorevole della IV Commissione legislativa dell'Assemblea Regionale Siciliana ed adottato con D.A. n.237 del 16 dicembre 2002).

Il Piano Direttore costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, oltre a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Il processo di pianificazione identificato dal Dipartimento Trasporti e Comunicazione della Regione Siciliana, in relazione alla scala temporale, individua le interrelazioni fra pianificazione strategica e pianificazione tattica, secondo le indicazioni di pianificazione a scala regionale indicate dal PGTL.

La pianificazione strategica si articola in un Piano Direttore, in Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica, nella sua interezza, sarà pertanto costituito dal Piano Direttore e dai Piani Attuativi relativi al trasporto stradale, al trasporto ferroviario, al trasporto aereo, al trasporto marittimo, al trasporto delle merci e della logistica ed al Trasporto Pubblico Locale, conferendo al PRTL la configurazione di "progetto di sistema dei trasporti e della mobilità in Sicilia", nell'ambito del quale ogni singolo documento, una volta predisposto e condiviso, avrà una sua propria validità individuale in quanto espressione di un quadro generale consolidato, appunto il Piano Direttore.

Riguardo *il trasporto delle merci e la logistica* il Piano Direttore fa riferimento ad interventi volti a migliorare l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto in modo che ad ogni tipo di merce si possa rendere disponibile la modalità o la combinazione di modi più adeguata.

Un sistema efficiente, quindi, deve essere basato fundamentalmente *su una rete di infrastrutture per il trasporto combinato e sullo sviluppo di adeguate tecnologie per il trasferimento delle merci da una modalità all'altra.*



Handwritten signatures and initials, including a large 'V' and 'S' and the name 'Della'.

Tale rete deve essere costruita su una base fondamentale di livello interportuale, su cui si vada ad innestare tutta una serie di centri intermodali e poli logistici diffusi sul territorio.

In tal senso l'azione di piano è orientata:

- allo sviluppo dell'intermodalità strada-rotaria, al fine del riequilibrio della ripartizione modale a favore di sistemi di trasporto integrati e sostenibili;
- alla realizzazione di infrastrutture intermodali minori (piattaforme logistiche);
- all'individuazione di autoporti quali aree di raccolta merci e gestione autoparchi al servizio dell'autotrasporto.

A seguito dell'approvazione del Piano Direttore e dei principi in esso enunciati e brevemente richiamati sopra, il Dipartimento regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni, ha avviato come primo **Piano Attuativo quello del trasporto delle Merci e della Logistica**, riconosciuto come elemento fondamentale per lo sviluppo del sistema economico e produttivo.

Lo "Studio delle infrastrutture autoportuali in Sicilia" ha localizzato 7 autoporti da realizzare nel territorio regionale fissandone un primo dimensionamento di massima attraverso l'attribuzione di una classe tipologica. I risultati del sopra citato studio sono stati recepiti nel "Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica".

Il Piano è stato esitato favorevolmente dalla IV Commissione dell'Assemblea Regionale Siciliana, nella seduta del 20.1.2004, n. 135, con le seguenti osservazioni: "Aggiungere all'elenco delle strutture autoportuali i seguenti autoporti : Autoporto area industriale Dittaino; autoporto area industriale e portuale Pozzallo".

1.3.2 La Programmazione Regionale: il Programma Operativo FESR 2007-2013

La strategia per il settore trasporti che si intende attuare per il periodo 2007 – 2013, è quella di intervenire in modo sistematico sull'intero complesso delle infrastrutture (primario e secondario) in modo da assicurare il raggiungimento dell'obiettivo globale dell'Asse I che consiste nel "Realizzare un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile e assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo".

Nonostante l'entità degli investimenti posti in essere nel precedente ciclo di programmazione, le priorità indicate sia dal Piano Direttore che dagli Accordi di Programma Quadro sono rimaste pressoché immutate e, pertanto, la rete dei trasporti, ancora oggi, risulta per buona parte mancante o incompleta.

La strategia complessiva dell'Asse mira a definire, per il periodo di programmazione 2007-2013, coerentemente con gli Orientamenti Strategici Comunitari e con il Quadro Strategico Nazionale e, in particolare, con l'obiettivo generale 6.1 "Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo", un sistema coordinato di azioni che permettano di recuperare un gap infrastrutturale storico, in particolare di tipo qualitativo, insieme alla capacità di gestione.

Occorre, pertanto, dare una nuova impostazione alla questione dei trasporti, che possa superare la mera diffusione dell'infrastrutturazione, spesso scarsamente giustificata da una reale domanda di trasporto, al fine di individuare un insieme di interventi condivisi, nella direzione di un



8
S
della
fu

approccio strategico integrato, puntando soprattutto al completamento di quanto programmato ed avviato nel precedente periodo di programmazione.

L'obiettivo globale dell'Asse viene, quindi, declinato in tre obiettivi specifici:

- **Obiettivo specifico 1.1: Completare, qualificare funzionalmente e potenziare la rete di trasporto ferroviaria e stradale, sia primaria che secondaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio.**

Questo obiettivo specifico si sostanzia in tre obiettivi operativi:

- **Obiettivo operativo 1.1.1: Completare e adeguare i principali assi ferroviari**
 - **Obiettivo operativo 1.1.2: Completare e adeguare la rete stradale primaria**
 - **Obiettivo operativo 1.1.3: Favorire la interconnessione tra reti e nodi principali**
 - **Obiettivo operativo 1.1.4: Adeguare la funzionalità della viabilità secondaria**
- **Obiettivo specifico 1.2: Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.**

Questo obiettivo specifico si sostanzia in tre obiettivi operativi:

- **Obiettivo operativo 1.2.1: Potenziare le infrastrutture logistiche**
 - **Obiettivo operativo 1.2.2: Sviluppare la portualità regionale**
 - **Obiettivo operativo 1.2.3: Potenziare le strutture land side degli aeroporti esistenti e realizzare interventi finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo**
- **Obiettivo specifico 1.3: Migliorare le condizioni di circolazione di merci e persone, riducendo la mobilità con mezzo proprio nelle aree urbane, potenziando i sistemi di trasporto pubblico di massa e ottimizzando l'offerta di trasporto attraverso le reti immateriali.**

Questo obiettivo specifico si sostanzia in tre obiettivi operativi:

- **Obiettivo operativo 1.3.1: Completare il sistema di trasporto pubblico di massa a guida vincolata**
- **Obiettivo operativo 1.3.2: Realizzare e potenziare i parcheggi di interscambio modale connessi alla rete di trasporto pubblico locale.**
- **Obiettivo operativo 1.3.3: Potenziare e diffondere l'impiego di sistemi ITS (Intelligent Transport System) per l'ottimizzazione del trasporto delle merci e delle persone in ambito locale, migliorando e sviluppando, inoltre, i sistemi informativi per l'utenza**



La strategia complessiva per l'attuazione delle infrastrutture delle quattro modalità di trasporto è stata definita attraverso una programmazione unitaria nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti. Al fine di garantire un adeguato rilievo agli interventi riguardanti le modalità di trasporto sostenibili anche in area urbana, la Regione intende concentrare una massa critica di risorse dell'Asse I su tali modalità, destinando alle stesse almeno il 60% dei finanziamenti previsti. In particolare, tale preponderante quota della dotazione finanziaria dell'Asse viene raggiunta dalle risorse assegnate alle catgg. 16 (trasporti ferroviari - 30%), 25 (trasporti urbani - su guida vincolata - 20%) e 30 (porti - 10%).

Inoltre, in relazione alle politiche relative alla mobilità in ambito urbano il PO FESR 2007-2013 prevede il seguente obiettivo operativo:

- **Obiettivo operativo 6.1.3:** *Adeguare a criteri di qualità ambientale e sociale le strutture dei servizi e della mobilità urbana.*

1.3.3 Gli Accordi di Programma Quadro del settore trasporti

La Regione Siciliana nel 2001 ha stipulato Accordi di Programma con gli Enti Governativi ed Amministrativi competenti, le società e gli enti incaricati della realizzazione e gestione degli interventi sulla rete ferroviaria, sulla rete stradale, sui porti marittimi e sugli aeroporti.

Al fine di verificarne la funzionalità e le sinergie e/o potenziali collegamenti con gli interventi proposti nell'APQ per il trasporto delle merci e della logistica in Sicilia, si riportano di seguito le infrastrutture previste nei sopra citati APQ.

➤ APQ per il trasporto ferroviario

L'APQ inerente la rete ferroviaria siciliana è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, la Ferrovie dello Stato S.p.A., la Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea. Gli interventi proposti nell'APQ sono stati distinti in tre gruppi differenti:

- interventi sulla rete di interesse nazionale ed in particolare:
 - potenziamento della direttrice Messina-Catania-Siracusa;
 - potenziamento della direttrice Messina-Palermo;
 - potenziamento del nodo di Palermo e collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi.
- interventi sulla rete di interesse regionale ed in particolare velocizzazione della linea Palermo-Agrigento mediante rettifiche di tracciato e conseguenti modifiche della linea di alimentazione elettrica del tratto Fiumetorto-Agrigento;
- interventi sui sistemi metropolitani e urbani, ed in particolare per le aree urbane di Palermo, Messina e Catania.



➤ **APQ Testo coordinato e integrato per il trasporto stradale**

L'APQ Testo coordinato e integrato per il Trasporto stradale, stipulato in data 28 dicembre 2006, è finalizzato a definire il quadro di riferimento delle necessità di qualificazione e potenziamento della rete stradale ed autostradale della Regione attraverso interventi rivolti:

- in via generale:
 - alla infrastrutturazione di contesti territoriali caratterizzati da rilevante deficit di collegamenti stradali, creando le condizioni necessarie per un possibile sviluppo;
 - all'obiettivo di una sinergia tra le azioni promosse a livello nazionale e regionale;
- in via specifica:
 - alla realizzazione di una efficiente e continua maglia viaria, costituita da una viabilità costiera connessa da itinerari "trasversali" in grado di assicurare un omogeneo livello di servizio nei confronti delle aree interne della regione;
 - alla connessione dei più rilevanti centri a carattere turistico e produttivo con i principali nodi portuali, aeroportuali e destinati alla logistica;
 - ad aumentare i livelli di sicurezza stradale, i livelli di servizio delle infrastrutture viarie, il confort e ridurre i tempi di percorrenza.

Gli interventi finanziati con l'APQ Testo Coordinato e Integrato Trasporto Stradale, stipulato in data 28 dicembre 2006, valgono complessivamente un totale di 2.838.853.808,80 € interamente disponibili (tabella 1/A e 2/A dell'Accordo stesso), e ulteriori 245.353.578 € sono impegnati su interventi che presentano parziale copertura finanziaria e che, pertanto, sono inseriti nel quadro programmatico dell'Accordo (tabella 1/B e 2/B dell'Accordo stesso) e non sono attivabili alla data di stipula dello stesso.

In data 30 novembre 2007 è stato stipulato il I Atto integrativo al suddetto APQ che prevede la programmazione di € 533.051.200,00 ex delibera CIPE 3/06 destinati al finanziamento degli itinerari Palermo – Agrigento, Agrigento – Caltanissetta e al percorso pedonale meccanizzato di collegamento tra Enna Bassa e Enna Alta.

➤ **APQ per il trasporto marittimo**

L'APQ inerente il trasporto marittimo è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l'autorità portuale di Palermo, autorità portuale di Catania e l' Autorità portuale di Messina. Gli interventi riportati riguardano il miglioramento ed il potenziamento delle infrastrutture dei porti di Palermo, Messina e Catania, appartenenti alla rete nazionale SNIT, dei porti di valenza nazionale di Trapani, Porto Empedocle ed Augusta (2^a categoria, 1^a Classe) e di numerosi altri porti di valenza regionale.

Nel gennaio 2006 è stato stipulato il III Atto integrativo all'APQ Trasporto marittimo che prevede il finanziamento di una serie di interventi di *security*, messa in sicurezza e, soprattutto, della progettazione di interventi finalizzati alla implementazione della strategia mirante alla realizzazione di uno scalo multi obiettivo nel porto di Augusta.



➤ APQ per il trasporto aereo

L' Accordo di Programma Quadro per il trasporto aerea è finalizzato a realizzare l'obiettivo del potenziamento del trasporto aereo nella Regione Siciliana. Il raggiungimento di tale obiettivo costituisce elemento indispensabile per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e per contribuire al riequilibrio territoriale. Il suddetto obiettivo è perseguito mediante l'attuazione del programma di interventi sulle infrastrutture aeroportuali di Palermo, Catania, Lampedusa, Trapani, Comiso e Pantelleria.

La Giunta regionale di Governo, con delibera n. 491 del 28 novembre 2006, ha approvato la proposta di Quadro Strategico all'APQ Trasporto Aereo, successivamente condiviso con le Amministrazioni centrali, e successivamente, con delibere n. 51 del 27 febbraio 2007 e 419 del 18 ottobre 2007, ha deciso di destinare 58 M€ per la stipula dell' Atto integrativo all'APQ Trasporto Aereo, stipulato in data 30 novembre 2007, che prevede la realizzazione in project financing dello scalo aeroportuale di Agrigento e altri interventi relativi allo scalo aeroportuale di Palermo.



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large 'W' at the top, a checkmark, and other illegible marks.

2. Descrizione degli interventi da inserire nell'Atto Integrativo all'APQ

2.1 L'APQ per il Trasporto delle merci e la Logistica

L'APQ per il trasporto delle merci e della logistica è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Siciliana il 31 gennaio 2006.

L'Accordo è finalizzato a recepire, in un'unica cornice strategica, attuativa e programmatica, tutti gli interventi relativi alla realizzazione e completamento degli interporti, autoporti ed altre infrastrutture logistiche per la definizione di un sistema articolato a servizio del trasporto merci basato sulla logistica e sull'intermodalità. Infatti, nel disegno strategico contenuto nel Piano attuativo per la logistica del Piano Regionale dei Trasporti, ovviamente recepito nell'APQ per la logistica, tale rete deve essere costruita su una base fondamentale di livello interportuale, su cui si vada ad innestare una serie di centri intermodali e poli logistici diffusi sul territorio.

Tuttavia, in sede di verifica tecnica preliminare alla stipula dell'APQ, si era riscontrato che le analisi effettuate, in sede di stesura del relativo Piano attuativo, sul reale fabbisogno di interventi infrastrutturali a supporto della movimentazione delle merci e della logistica sul territorio regionale, non risultavano del tutto esaustive rispetto all'individuazione del dimensionamento ottimale da attribuire ai diversi interventi, con particolare riferimento agli autoporti, anche a causa di fattori, quali la realizzazione del Ponte sullo Stretto e più in generale l'andamento globale del trasporto delle merci nell'area del Mediterraneo (zona di libero scambio, etc.), che potrebbero avere un impatto sostanziale anche sulla domanda di servizi di trasporto merci anche nel medio periodo.

In questa ottica, si è ritenuto opportuno avviare gli interventi su tutte le infrastrutture logistiche della rete approvata nella programmazione di settore, al fine di garantire uno sviluppo sinergico ed integrato sull'intero territorio regionale, limitando al contempo la loro realizzazione a primi stralci funzionali, al fine di realizzare opere che siano rispondenti alla domanda del breve - medio periodo, con possibilità di facili successive espansioni, già contenute in sede progettuale.

L'Accordo prevede, pertanto la, realizzazione dell'Interporto di Catania - bicocca, di uno stralcio dell'Interporto di termini Imerese, e di primi stralci funzionali dei setti Autoporti individuati dal Piano attuativo per la logistica (Vittoria, Melilli, Milazzo, Catania, Trapani, Naro e Polizzi Generosa). L'APQ prevede, inoltre, la realizzazione di due studi di fattibilità, relativi all'individuazione del dimensionamento ottimale delle infrastrutture logistiche da realizzarsi nelle località di Dittaino (EN) e Pozzallo (RG), come previsto dalla programmazione regionale. Tale rete consentirà infatti di avviare una ripartizione modale maggiormente equilibrata che eviti la saturazione di alcune tratte fondamentali della rete stradale e ferroviaria siciliana, consentendo al contempo lo sviluppo dell'intermodalità strada rotaia e strada mare e l'incremento della qualità dei servizi offerti all'autotrasporto.

L'APQ include, infine, tre interventi di ITS (Intelligent Transport System) asserviti ai trasporti finalizzati a realizzare rispettivamente una piattaforma telematica integrata multiaccesso per il monitoraggio e il controllo delle merci pericolose e dei rifiuti speciali che transitano nel territorio, una piattaforma telematica di tracking and tracing per la distribuzione urbana delle merci ed infine un sistema integrato di teleprenotazione dell'imbarco delle autostrade del mare.

Va evidenziato che le risorse concernenti gli Interporti erano state allocate nell'APQ programmaticamente, nelle more della risoluzione di talune rilevanti problematiche di carattere



A
S
della
ph

tecnico e giuridico concernenti l'attivazione dei finanziamenti destinati alle infrastrutture interportuali.

2.2 Interventi da inserire nell'Atto Integrativo

Il progetto dell'Interporto di Catania Il progetto riguarda la realizzazione di una infrastruttura che, ponendosi all'estremità del Corridoio 1, ha funzioni di raccordo tra Nord e Sud.

L'intervento si concretizza con la realizzazione di un polo logistico nel cuore della zona industriale Pantano d'Arci, un polo intermodale, adiacente al terminal ferroviario di Bicocca, e degli allacci stradali e ferroviari. Infatti, in base a quanto stabilito nel Piano Attuativo del trasporto delle merci e della logistica, il complesso Interporto di Catania, che si compone di *un Polo Logistico e di un Polo intermodale*, sorgerà su due aree distinte per dislocazione sul territorio. Tali due Poli, distanti tra loro circa 1,5 km saranno collegati mediante una strada dedicata, allo scopo di agevolare i trasferimenti di merci.

La fase realizzativa prevede la cantierizzazione di quattro lotti funzionali, per un investimento totale di € 113.668.382+IVA(l'importo è stato rideterminato in seguito all'aggiornamento dell'elenco dei prezzi unitari ai sensi dell'art. 18 della L. 109/94 così come introdotta in Sicilia dalla L.R. 7/02 e s.m.i. e tenendo conto delle osservazioni della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Commissione regionale Lavori Pubblici):

- Lotto funzionale dell'Area di sosta del Polo Logistico
- Lotto funzionale Polo logistico;
- Lotto funzionale Polo intermodale;
- Lotto funzionale Strada di collegamento.

Tabella 1: Quadro delle risorse finanziarie disponibili per la realizzazione dell'Interporto di Catania

Fonte	Euro
Legge 266/05, art 1 - Delibera CIPE 103/06	12.000.000,00
Delibera CIPE n. 75/2003	21.560.647,00
Regione Siciliana - Legge 20/2003	15.988.000,00
Legge 208/98 - Delibera CIPE 35/05	12.463.748,00
Banche Senior Debt	24.000.000,00
Legge 488/99 art. 45	1.000.000,00
Mezzi Propri	4.817.134,00
Totale risorse disponibili	91.829.529,00
Costo totale al netto dell'IVA	113.668.382,00
Risorse da reperire	21.838.853,00

Il progetto è stato validato dal RUP 2 luglio 2007.

Il primo lotto funzionale, relativo all'Area di sosta di circa 31.000 mq e che ha comportato un investimento di € 6.857.689, è già stato realizzato e collaudato.



Nel dettaglio, gli stralci funzionali relativi all'Interporto Catania Bicocca immediatamente attuativi sono riportati di seguito nella tabella 2.

Tabella 2: Stralci funzionali dell'Interporto Catania Bicocca da inserire nella sezione Attuativa dell'Atto

Titolo intervento	Costo totale	Costi al netto dell'IVA	Disponibilità e fonti finanziarie
Lotto funzionale dell'Area di sosta del Polo Logistico	€ 6.857.689	€ 6.015.760	€ 5.015.761 ex Del. CIPE n. 75/03 € 1.000.000 ex Art. 45, L. 488/99
Lotto funzionale Polo logistico	€ 50.566.371	€ 42.144.275	€ 16.544.886 ex Del. CIPE n. 75/03 € 12.463.748 ex Del. CIPE n. 35/05 € 11.135.641 L. Reg. Siciliana 20/2003 € 2.000.000 Mezzi Propri
Totale interventi attivati con il presente Atto	€ 57.424.060	€ 48.160.035	

Nel dettaglio, gli stralci funzionali relativi all'Interporto Catania Bicocca non immediatamente attuativi e, quindi, da inserire nella sezione programmatica sono riportati di seguito nella tabella 3.

Tabella 3: Stralci funzionali dell'Interporto Catania Bicocca da inserire nella sezione Programmatica dell'Atto

Titolo intervento	Costo totale	Costi al netto dell'IVA	Disponibilità e fonti finanziarie
Lotto funzionale Polo intermodale	€ 61.207.976	€ 51.017.680	€ 3.179.000 ex Delibera CIPE 103/06 € 24.000.000 Banche Senior Debt € 4.852.359 L. Reg. Siciliana 20/2003 € 2.817.134 Mezzi Propri Criticità finanziaria € 16.169.187
Lotto funzionale Strada di collegamento	€ 17.388.799	€ 14.490.666	€ 8.821.000 ex Del. CIPE n. 103/06 Criticità finanziaria € 5.669.666
Totale interventi attivati con il presente Atto	€ 78.596.775	€ 65.508.346	

Lotto funzionale Area di sosta del Polo Logistico

L'infrastruttura è destinata alla sosta dei veicoli pesanti ed è all'interno del Polo Logistico, in una zona a se stante, destinata esclusivamente all'autotrasporto merci, fisicamente separata da ogni altra tipologia di utenza, costituendone un vero e proprio lotto funzionale ancorchè integrato con la restante infrastruttura.

Si tratta di un'area di complessivi 46.760 mq di cui circa 24.000 pavimentati e destinati alla sosta di mezzi pesanti gommati per un complessivo di 72 stalli. Le restanti aree sono destinate a verde, a servizio degli impianti e destinate ad accogliere opere previste nei futuri lotti realizzativi e, infine, alla realizzazione di due edifici, una palazzina servizi e un'officina per mezzi pesanti.

L'Area di sosta è accessibile dall'Ottava Strada, a circa 800 mt. Dallo svincolo "Zona Industriale Nord" sulla Tangenziale di Catania.

Il lotto funzionale Area di Sosta è stato aggiudicato in data 19 luglio 2004. L'Area di sosta è stata collaudata in data 9 maggio 2007. Il costo totale dell'opera ammonta € 6.015.761 + IVA.



Lotto funzionale Polo Logistico

Il Polo Logistico, occuperà un'estensione di 166.000 mq, in località Pantano, nell'area estesa complessivamente per circa 41 ettari, di proprietà comunale, ricadente nella zona centrale del comprensorio ASI e confinante con la viabilità locale.

Il Polo Logistico comprenderà tre blocchi di magazzini ed uffici della superficie di circa 7000 mq ciascuno per lo svolgimento delle attività di stoccaggio delle merci, per la realizzazione delle fasi finali dei processi produttivi (packaging, etichettatura, ecc...) e per l'espletamento delle funzioni amministrative e commerciali dell'attività.

In dettaglio si prevede:

- magazzini autotrasportatori (n. 2);
- edificio guardia di finanza e polizia;
- magazzino doganale;
- officina mezzi pesanti;
- edificio servizi alla persona;
- gate controllo pesa;
- gate ingresso;
- locali centrali tecnologiche.

Nel Polo logistico, che completa il lotto Area di sosta ed è destinato esclusivamente all'autotrasporto merci, si prevede l'allocazione delle infrastrutture per la logistica di utilizzo dell'interporto (il cosiddetto secondo livello di utilizzo) suddivise tra esterne (piazzali di sosta attrezzati) ed interne (magazzini autotrasportatori) con un minimo di servizi di supporto (alla persona ed alle attrezzature).

Il progetto esecutivo del Lotto funzionale Polo logistico, tenendo conto delle osservazioni della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Commissione regionale Lavori Pubblici e dovendo procedere all'aggiornamento dei prezzi unitari relativi agli stralci progettuali, prevede un costo di investimento pari a 42.144.275€ + IVA.

Lotto funzionale Polo Intermodale

Il Polo Intermodale, occuperà un'estensione di 125.000 mq, ed sarà ubicato nell'area di forma triangolare, di proprietà privata e collocata tra lo scalo di Bicocca, la tangenziale della città ed il limite urbanistico della zona industriale.

All'interno del Polo Intermodale, troveranno sede, un fascio di binari per la movimentazione della merce in arrivo/partenza con treni intermodali, un magazzino per lo svolgimento delle operazioni di consolidamento e deconsolidamento dei carichi ed un edificio su quattro livelli, dedicato a centro direzionale.

In dettaglio si prevede:

- centro direzionale
- magazzini autotrasportatori (n. 2)
- officina grandi unità di carico
- gate controllo pesa
- gate ingresso
- locali centrali tecnologiche



Handwritten signatures and initials:
W
M
B
S
S
S

Il Polo intermodale costituirà il nucleo di gestione dell' Interporto sia a livello dei servizi offerti che a livello di specificità di utilizzo giacché in questa area si concretizza essenzialmente lo scambio di modalità di trasporto in termini di interfaccia gomma - rotaia.

Il progetto esecutivo del Lotto funzionale Polo intermodale, tenendo conto delle osservazioni della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Commissione regionale Lavori Pubblici e dovendo procedere all'aggiornamento dei prezzi unitari relativi agli stralci progettuali, prevede un costo di investimento pari a 51.017.680€ + IVA.

Lotto funzionale Strada di collegamento

L'intervento consente il collegamento ferroviario e stradale diretto del polo Logistico dell'Interporto di Catania con il Polo Intermodale e con lo scalo merci di Bicocca. In tal modo si realizza un'interconnessione ferroviaria e stradale dell' interporto alla rete infrastrutturale primaria, in particolare alla strada provinciale n. 70/I denominata "Asse dei servizi" e, dunque, al Porto e all'Aeroporto di Catania.

Il potenziamento del sistema ferroviario-portuale contribuirà al riequilibrio modale e alla razionalizzazione dei collegamenti con la viabilità stradale e ferroviaria primaria dei principali poli dell'intermodalità delle merci e della logistica dall'ASI di Catania. Con la realizzazione dell'intervento, infatti, l'interporto si collega in maniera diretta e prioritaria, attraverso l'Asse dei Servizi, al Porto di Catania, assicurando la realizzazione di sinergie con i traffici marittimi, nazionali ed internazionali, particolarmente nell'ambito del bacino del Mediterraneo. Analoghe sinergie sono possibili con l'Aeroporto di Catania.

La strada di collegamento tra il Polo Logistico e il Polo Intermodale prevede una sezione di progetto di tipo F2- Extraurbana locale con una piattaforma stradale larga 8.50 m con due corsie da 3.25 m ciascuna.

Il progetto esecutivo del Lotto funzionale Strada di collegamento, tenendo conto delle osservazioni della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Commissione regionale Lavori Pubblici e dovendo procedere all'aggiornamento dei prezzi unitari relativi agli stralci progettuali, prevede un costo di investimento pari a 14.490.666€ + IVA.

Il sistema di collegamenti stradali e ferroviari attuali che garantiscono all'Interporto di Catania l'accessibilità terrestre e la connessione con il Porto di Catania e l'aeroporto di Fontanarossa, presenta buone caratteristiche tecniche e sufficienti livelli di servizio per consentirne anche l'operatività immediata.

L'accessibilità stradale è assicurata dalle due autostrade A19 Catania- Caltanissetta-Palermo e A18 Catania-Messina, nonché dalle strade statali: S.S. 417 per Caltagirone-Gela; S.S. 194 per Ragusa e S.S. 114 - S.S. 115 per Siracusa-Modica-Vittoria.

L'Interporto si colloca, a ridosso dello scalo ferroviario di Bicocca, su cui convergono le linee FS: Siracusa-Catania-Messina (rete commerciale), Catania- Caltanissetta-Palermo (rete integrativa) e Catania-Caltagirone-Gela (rete locale).

Infine, l'interporto è collegato dall'Asse dei Servizi al Porto di Catania, assicurando la realizzazione di sinergie con i traffici marittimi, nazionali ed internazionali, particolarmente nell'ambito del bacino del mediterraneo. Analoghe sinergie sono possibili con l'aeroporto di Catania, collegato ancora tramite l'Asse dei Servizi, ubicato in prossimità dell'area di intervento,



Handwritten signatures and initials:
- Top right: 'L' with a checkmark.
- Middle right: 'M' with a checkmark.
- Bottom right: 'R' with a checkmark.
- Far right: 'L' with a checkmark.
- Bottom right: '17' with a checkmark.
- Far right: 'dea' and 'fr' with a checkmark.

che presenta collegamenti di linea giornalieri con tutte le principali città italiane e con numerose città europee e del bacino del Mediterraneo.



[Handwritten signature and initials]

3. Coerenza (esterna) del complesso degli interventi in APQ con la programmazione

Al fine di verificare la coerenza degli interventi proposti nell'ambito dell'APQ per il trasporto delle merci e della logistica in Sicilia si è proceduto alla valutazione complessiva della rispondenza tra gli obiettivi potenzialmente raggiungibili attraverso la realizzazione degli interventi proposti e gli obiettivi perseguiti a livello di programmazione comunitaria, nazionale e regionale.

Rispetto alla programmazione comunitaria è stata esaminata la coerenza complessiva degli interventi proposti nel suddetto APQ con:

- Il libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".
- Fondi strutturali della Comunità Europea destinati alle regioni in ritardo di sviluppo (2007-2013);

Rispetto alla programmazione nazionale è stata esaminata la coerenza complessiva degli interventi proposti nel suddetto APQ con:

- il PGTL approvato nel 2001;
- la Legge Obiettivo (Legge n. 443/2001) contenente il Programma Nazionale Infrastrutture strategiche;
- il Piano Operativo Nazionale Reti e mobilità.

Rispetto alla programmazione regionale è stata esaminata la coerenza complessiva degli interventi proposti nel suddetto APQ con:

- il Programma Operativo Regionale (POR), con il relativo complemento di programmazione (CdP) aggiornato al 14/09/2005;
- gli APQ per le diverse modalità di trasporto (trasporto ferroviario, trasporto stradale, trasporto marittimo).

3.1 Coerenza con la programmazione comunitaria

Alla luce della verifica degli interventi inseriti nell'APQ della Regione Siciliana per il settore del trasporto merci e della logistica, si constata come esso riprenda, per buona parte, le linee direttive impartite a livello comunitario, sempre nel rispetto delle specificità del contesto regionale.

Specificamente, la proposta relativa alla realizzazione dell'interporto di Catania-Bicocca si riconduce alla richiesta di favorire l'intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto (strada-rotai e strada-mare) al fine di ridurre ove possibile l'incidenza del trasporto stradale, con i conseguenti benefici ambientali, di decongestione delle arterie stradali e di riduzione dell'incidentalità.

A supporto dei due nodi intermodali previsti, che si configurano come strutture di gestione delle merci in entrata ed uscita dalla Regione, nonché come strutture capaci di offrire servizi logistici di primario livello, la creazione di una rete di autoporti risponde invece alla esigenza di strutturare e razionalizzare il settore del trasporto su strada, attraverso un sistema di poli logistici provinciali in grado sia di operare tra loro per il trasporto intra - regionale, sia di relazionarsi con i



due centri intermodali di Catania - Bicocca e Termini Imerese per il trasporto di merci proveniente o destinato all'esterno del territorio regionale.

Gli aeroporti saranno in grado di offrire servizi di gestione logistica delle merci, seppur di minor livello rispetto agli interporti, rispondenti alle necessità locali, fungendo come nodi nella rete trasportistica regionale.

Gli aeroporti inoltre potranno contribuire al miglioramento della qualità del trasporto su strada fungendo da polo aggregativo per le piccole imprese di autotrasporto, e di conseguenza riducendo la pressione di caricatori e imprese sui prezzi, così come auspicato negli orientamenti comunitari.

Attraverso la razionalizzazione del trasporto e l'integrazione delle diverse modalità previste, si ritiene pertanto che gli interventi proposti nel suddetto APQ siano complessivamente coerenti con le linee programmatiche comunitarie.

Inoltre occorre osservare come, ulteriori sforzi miranti al rafforzamento del trasporto su rotaia, in special modo lungo le due tratte principali (Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa), e il rafforzamento del cabotaggio marittimo (rispettivamente inseriti nell'APQ trasporto ferroviario e trasporto marittimo), ulteriormente rafforzerebbero la posizione di coerenza tra gli interventi proposti nell'APQ per il trasporto delle merci e della logistica in Sicilia e gli indirizzi comunitari.

3.2 Coerenza con la programmazione nazionale

3.2.1 Coerenza con il PGTL

Gli interventi proposti nell'APQ sul trasporto delle merci e della logistica in Sicilia, si adegua in questo caso perfettamente alle linee programmatiche delineate nel PGTL. In particolare modo, il suddetto APQ risponde specificamente alla richiesta di una serie di interventi volti alla razionale gestione delle merci attraverso la previsione delle sette strutture aeroportuali e dello studio di due ulteriori infrastrutture logistiche che assolveranno ad una funzione complementare rispetto ai due interporti di Catania - Bicocca e Termini Imerese.

Nello specifico l'interporto di Catania garantisce l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto con le infrastrutture esistenti al fine di ridurre lo squilibrio nella ripartizione modale del trasporto merci.

Gli interporti, inoltre, da un lato intervengono nel miglioramento dei servizi logistici e di supporto all'autotrasporto e dall'altro possono influire nella riduzione del traffico e della congestione delle grandi aree urbane e metropolitane attraverso la riduzione del transito di mezzi pesanti e la razionalizzare la distribuzione finale delle merci. La concentrazione in unico punto di una quota rilevante delle merci in arrivo in un'area urbana infatti crea le premesse per ottimizzare la loro distribuzione finale, utilizzando veicoli specializzati e minimizzando i percorsi.

3.2.2 Coerenza con la Legge Obiettivo 443/2001

Le grandi opere strategiche del "1° Programma Nazionale Infrastrutture strategiche (Legge Obiettivo)" che riguardano il sistema dei trasporti siciliano includono interventi nel settore ferroviario, nel settore autostradale e stradale, nel settore hub portuali, interportuali ed aeroportuali e nell'ambito dei sistemi urbani di trasporti. Relativamente agli interventi nel settore delle



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and the initials 'die' and 'H'.

infrastrutture interportuali, sono previste la realizzazione degli interporti di Catania- Bicocca e Termini Imerese.

In tal senso l'inclusione degli interventi di realizzazione degli interporti di Catania-Bicocca e Termini Imerese nell'APQ sul trasporto delle merci della logistica pienamente corrisponde con quanto già individuato come intervento "strategico e di preminente interesse nazionale" dalla Legge Obiettivo 443/2001.

3.2.3 Coerenza con il Piano Operativo Nazionale Reti e mobilità 2007-2013

Gli interventi proposti per il presente Atto integrativo risultano pienamente coerenti con la priorità 6 del QSN e" e in particolare con l'obiettivo specifico 6.1.1 *"Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea"*.

Essendo il Programma Operativo Nazionale "Reti e mobilità dedicato interamente all'obiettivo specifico 6.1.1, gli interventi relativi alla realizzazione del nuovo Interporto di Catania sono sicuramente coerenti con la strategia del PON Reti e Mobilità.

Infatti, l'obiettivo specifico 1 *"Contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale"*

La coerenza degli interventi oggetto del presente Atto integrativo con la strategia delineata dal PON Reti e mobilità è testimoniata, inoltre, dalla previsione di un finanziamento delle opere a valere sulle risorse del presente Programma.

Inoltre, alla luce della forte concentrazione produttiva nella provincia di Catania, il potenziamento dell'interporto di Catania Bicocca e la sua efficace riconnessione con lo stesso porto di Augusta, da una parte, e con l'interporto di Termini Imerese, dall'altra risulta prioritario delle potenzialità di sviluppo legate al turismo e alla rifunzionalizzazione del porto di Augusta come grande *hub* destinato alle grandi navi porta-container.

Nello specifico, infatti, attraverso la realizzazione dell'interporto di Catania Bicocca di livello nazionale, si intende perseguire l'obiettivo di agevolare lo sviluppo dell'intermodalità, anche attraverso l'integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale e nel contempo si assicura una migliore tutela ambientale ed un aumento della sicurezza grazie alla diversione di parte del traffico odiernamente transitante su strada verso altre modalità di trasporto. Inoltre, l'interporto è a supporto sia delle infrastrutture portuali che aeroportuali per la gestione intermodale del trasporto merci.

3.3 Coerenza con la programmazione regionale

3.3.1 Coerenza con il Piano Operativo regionale FESR 2007-2013

Le proposte di intervento presentate in APQ sono coerenti con le misure del PO FESR relative al potenziamento delle infrastrutture di trasporto e, nello specifico con l' Obiettivo Specifico 1.2: *Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.*



Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'W' and 'B' and a signature at the bottom right.

Infatti, l'Obiettivo operativo 1.2.1: *Potenziare le infrastrutture logistiche* punta al completamento degli interporti ed alla realizzazione di infrastrutture logistiche di 3° livello – autoporti- e di 4° livello – piattaforme logistiche. Si tratta, cioè, di realizzare un sistema logistico spazialmente distribuito, necessario ad attivare un sistema di trasporto basato sull'intermodalità ed adeguato alla consistenza dei flussi di merci destinati od in transito dalle aree regionali, che assume funzione strategica per lo sviluppo economico della Sicilia

Tale obiettivo ha come principali benefici la riduzione dei costi esterni socio-ambientali per effetto della diminuzione delle percorrenze di quota del traffico merci convertito al combinato intermodale strada-rotaia. Altri benefici prodotti dalla realizzazione degli interventi sono correlati agli effetti indotti scaturenti dal miglioramento dei servizi logistici a favore delle imprese di produzione rientranti nella sfera gravitazionale delle infrastrutture logistiche di interesse regionale, così come definite dal Piano regionale per il trasporto delle Merci e della Logistica.

In questa logica, coerentemente con quanto riportato nel Piano Operativo FESR 2007-2013, la realizzazione di un sistema logistico spazialmente distribuito, necessario, da un canto, ad attivare un sistema di trasporto basato sull'intermodalità e adeguato, dall'altro, alla consistenza dei flussi di merci destinati od in transito dalle aree regionali, assume funzione strategica per lo sviluppo economico della Sicilia.

3.3.2 *Coerenza con altri strumenti di programmazione regionale*

La proposte di intervento presentata in APQ è coerente con gli interventi proposti negli APQ per il trasporto ferroviario, stradale e marittimo e aereo grazie alle sinergie attivabili sia con le infrastrutture viarie previste negli APQ trasporto ferroviario e APQ trasporto stradale sia con quelli relativi agli APQ trasporto aereo e APQ trasporto marittimo. Il nodo logistico può, infatti, beneficiare di tutti i miglioramenti apportati agli assi di trasporto (sia ferroviari, che stradali che marittimi) che faciliteranno nello specifico la movimentazione delle merci ed allo stesso tempo ben si integrano in un sistema di trasporto con diverse alternative modali.

4. Coerenza (interna) dei singoli interventi con la strategia dell'APQ

La coerenza interna del programma di interventi proposto deve far necessariamente riferimento alla sequenza tecnico-procedurale con cui si è sviluppata la proposta (i.e. analisi del fabbisogno, individuazione degli obiettivi, definizione degli interventi). Per quanto attiene tale aspetto, è necessario evidenziare che gli interventi proposti nell'Accordo di Programma Quadro non rappresentano un programma autonomo, quanto un insieme di iniziative determinate in base a scelte programmatiche già esistenti.

Infatti, l'interporto di Catania rappresenta un elemento fondamentale di un sistema di nodi logistici, frutto di un lungo processo di pianificazione nazionale, regionale e comunitaria i cui risultati sono stati, poi, acquisiti e introdotti nel Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità-Piano Direttore con deliberazione n. 375 del 20/11/02 della Giunta di Governo.

La natura strategica dell'interporto di Catania è confermata dall'inserimento dell'infrastruttura nel 1° *Programma Nazionale Infrastrutture strategiche*, individuati dalla "Legge Obiettivo" l. 443/2001.



22
H

del
H
S

5. Effetti socio – economici attesi

I principali benefici prodotti dalla realizzazione dell'interporto di Catania si riferiscono principalmente alla riduzione dei costi esterni socio-ambientali per effetto della diminuzione delle percorrenze di quota del traffico merci convertito al combinato intermodale strada-rotai. La stima dei costi esterni socio-ambientali prodotti dal sistema dei trasporti è un elemento di valutazione importante per l'analisi dell'efficienza del sistema economico del Paese. Alcuni studi europei hanno stimato che il solo inquinamento atmosferico prodotto dall'attività di trasporto a livello europeo, risulta tra lo 0,1% e lo 0,5% del PIL. In aggiunta si attende una riduzione dell'incidentalità in quanto la predominanza della strada rende questa modalità la più pericolosa.

La conversione modale genera inoltre significative riduzioni dei costi sociali legati alla maggiore sopportabilità dell'inquinamento acustico. Altri benefici prodotti dalla realizzazione degli interventi sono correlati agli effetti indotti scaturenti dal miglioramento dei servizi logistici a favore delle imprese di produzione rientranti nella sfera gravitazionale delle infrastrutture interportuali. I benefici alle imprese sono legati principalmente alla migliore organizzazione dei cicli produttivi della catena logistica promossa dalla presenza di strutture tecnologicamente adeguate e di servizi innovativi disponibili all'interno dell'interporto.

La provincia di Catania è sicuramente caratterizzata da una forte concentrazione produttiva, anche se, molto più opportunamente, deve guardarsi all'Interporto come ad uno strumento a disposizione di tutto il territorio regionale, in grado di creare quelle economie di scala di cui in prima battuta può avvantaggiarsi questo o quel vettore, questo o quell'autotrasportatore ma che, in una valutazione di più ampio respiro, creerà una situazione di vantaggio a favore dell'intero territorio regionale.

Questo vantaggio si manifesta sotto forma di incremento di occupazione, di riduzione dei costi di trasporto, di incremento dei profitti per gli operatori locali che potranno usufruire delle economie di scala all'interno della struttura (si pensi alla riduzione dei costi di stoccaggio delle merci).

Gli effetti indotti sul territorio riguarderanno, pertanto:

Per il sistema di trasporto

- Miglioramento del sistema dei trasporti soprattutto in combinazione con le altre infrastrutture;
- Sviluppo di un sistema di trasporto intermodale terra-mare ma anche, seppur in misura inferiore, terra-aria;
- Creazione di un importante polo per lo smistamento delle merci in proiezione 2010 – libero scambio dei paesi del mediterraneo;
- Riduzione della marginalità geografica con miglioramento dei collegamenti con le arterie di comunicazione più importanti;
- Migliore vivibilità del centro abitato con concentramento di mezzi pesanti alla periferia della città e decongestionamento del traffico nel perimetro urbano;
- Vantaggi dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e dei gas di scarico prodotti da mezzi pesanti;



- Creazione dei presupposti per investimenti da parte di imprese con creazione di ricchezza per il territorio (grossi vettori, imprese di stoccaggio e conservazione merci etc.);

- Incremento occupazionale;

Per le imprese

- Riduzione dei costi di trasporto e di stoccaggio delle merci;
- Riduzione dei tempi per una serie di operazioni (carico, scarico, adempimenti amministrativi etc.);
- Sfruttamento economie di scala;
- Opportunità di migliorare la propria organizzazione e la propria competitività;
- Opportunità di usufruire di nuove misure di sostegno allo sviluppo locale;
- Creazione di sinergie fra le varie categorie di imprese al fine di innescare meccanismi virtuosi a vantaggi di tutti gli operatori;

Per la Pubblica Amministrazione

- Porsi come soggetti di impulso e sostegno per la realizzazione delle infrastrutture;
- Migliorare la propria efficienza (interna) ripensando al proprio ruolo in termini di attività, proposte, funzioni e risorse da utilizzare o gestire.
- Salvaguardare le risorse ambientale rendendo compatibile lo sviluppo del territorio ed il rispetto delle risorse ambientali dello stesso.

I Componenti del NVVIP

Prof. Tesoriere Giovanni - Coordinatore

Ing. Celauro Clara

Dott. Matraia Cristian

Dott. Pannico Antonio

Dott. Polizzano Giuseppe

