



CONFINDUSTRIA  
Siracusa

**IL SISTEMA DEI  
TRASPORTI E  
DELLE  
INFRASTRUTTURE  
IN SICILIA E  
IN PROVINCIA  
DI  
SIRACUSA**

**Luglio 2018**

# **Il sistema dei trasporti e delle infrastrutture in Sicilia e in provincia di Siracusa**

## **1. Il quadro economico di riferimento**

## **2. Il ruolo delle infrastrutture nella crescita economica**

## **3. Il sistema infrastrutturale**

3.1 Infrastrutture ferroviarie

3.2 Infrastrutture Portuali

3.3 Infrastrutture Stradali

3.4 Infrastrutture per la logistica

## **4. Trasporti intermodali e logistica: attività funzionali allo sviluppo dei porti**

## 1. Il quadro economico di riferimento

Tra il 2008 ed il 2016 la Sicilia ha perso il 13,2% del PIL.

Nel 2017 l'economia siciliana ha registrato una fase di ripresa - più lenta rispetto al resto del Paese e al resto d'Europa - che ha interessato i maggiori settori produttivi ad esclusione delle costruzioni.

Il Prodotto Interno Lordo della Sicilia nel 2017 è stato pari ad oltre 88,5 miliardi di euro; rispetto al 2016, si è avuto un incremento del 1,2%, mentre per il Mezzogiorno è stata registrata una crescita del +1,3%.

Nonostante il miglioramento registrato negli indicatori del mercato del lavoro il divario strutturale rispetto ai livelli pre-crisi e non solo, è ancora troppo ampio.

**Rispetto al 2008 sono stati persi 112 mila posti di lavoro.**

La strutturale carenza di occasioni di lavoro qualificato sta determinando una "migrazione selettiva" dei giovani laureati con conseguente grave depauperamento del capitale umano.

**Nel periodo 2002-2016 la Sicilia ha perso 175 mila giovani, di cui oltre 52 mila laureati. Il 74% dei giovani siciliani ha deciso di andare a studiare nelle Università del Centro Nord spostando, secondo SVIMEZ, 3 miliardi di euro l'anno di ricchezza.**

## 2. Ruolo delle infrastrutture nella crescita economica

Uno dei principali fattori che determina la perdita di competitività del sistema produttivo siciliano è dato dalla **inefficienza delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto**.

A conferma di ciò, l'Indice della Competitività Regionale 2016 elaborato da Confindustria e SRM ha piazzato la Sicilia al 207° posto su 263 nella classifica delle Regioni europee per dotazione infrastrutturale; risultato che la pone ai margini delle aree più dinamiche del continente e che penalizza evidentemente la capacità della regione di essere attrattiva.

Regione	Dotazione infrastrutturale (0 - 100)	Accessibilità (UE28-100)		N. voli passeggeri giornalieri	AV ferroviaria *	
		Autostradale	Ferroviaria			
1	Ile de France	100,0	254,5	230,7	1.908,7	16,1
2	Berkshire, Buckinghamshire e Oxfordshire	96,31	176,4	173,3	2.939,8	19,8
3	Bedfordshire e Hertfordshire	93,49	213,7	220,5	2.778,8	11,6
4	Essex	93,49	213,7	220,5	2.778,8	11,6
65	Lazio	55,62	123,0	130,0	883,0	8,2
69	Lombardia	53,62	138,5	165,0	910,5	2,4
73	Emilia-Romagna	52,52	125,5	146,4	399,5	8,4
82	Piemonte	47,70	116,7	129,4	650,5	4,7
87	Veneto	46,60	121,4	138,4	455,7	4,5
104	Toscana	41,43	98,2	101,6	229,4	8,2
112	Liguria	38,65	105,4	117,3	358,9	2,8
121	Provincia Autonoma di Trento	35,29	85,5	103,5	93,5	6,9
131	Friuli-Venezia Giulia	32,47	76,9	82,8	278,6	4,3
134	Campania	31,69	89,2	114,6	130,4	2,3
136	Valle d'Aosta	31,22	72,8	95,2	484,1	0,4
143	Umbria	29,28	88,5	73,8	249,1	2,3
150	Provincia Autonoma di Bolzano	26,45	75,8	94,8	63,5	2,6
157	Marche	25,26	58,2	61,4	45,5	6,4
161	Abruzzo	24,13	40,4	65,0	165,6	4,1
164	Molise	22,98	45,3	56,7	57,7	5,8
171	Puglia	21,58	40,9	53,1	87,2	4,7
194	Calabria	15,86	26,1	34,2	46,2	4,3
201	Basilicata	13,53	28,4	46,6	61,3	1,0
207	Sicilia	12,83	18,4	33,8	132,1	0,8
225	Sardegna	8,54	6,5	12,4	67,1	1,8

\* Intensità dei servizi ferroviari che raggiungono una velocità superiore a 80 km/h ogni 1.000 abitanti

Fonte: elaborazione Confindustria e SRM su dati Commissione Europea - RCI Index 2016

La Sicilia è dotata di reti ferroviarie inadeguate e di nodi delle reti infrastrutturali, in particolare porti e aeroporti, poco accessibili in termini di collegamento di *ultimo miglio*. Per costruire un sistema economico altamente competitivo è necessario **dotare il territorio di un sistema di collegamenti di trasporto altamente efficienti e moderni.**

E' evidente, quindi, che i trasporti e la logistica acquistano un ruolo sempre più determinante quando si guarda alle attuali dinamiche internazionali che vedono il crearsi di nuovi mercati e nuove vie commerciali. Si pensi ad esempio ai progetti del governo cinese di investire nella costruzione della '**Via della seta**' nella quale la Sicilia potrebbe costituire un punto di snodo importantissimo e dalla quale invece è attualmente tagliata fuori.

Constatiamo con grande rammarico che la delibera **CIPE 98/2017**, pubblicata sulla GURI del **09 giugno 2018**, nel definire le opere/infrastrutture finanziate dal Piano Operativo Infrastrutturale 2014-2020 **ha escluso la provincia di Siracusa.**

Alle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali della nostra provincia non è stata assegnata alcuna somma dal Piano Operativo Infrastrutturale che presenta una dotazione finanziaria di 5,4 miliardi di euro. Solo le città metropolitane di Palermo, Catania e Messina sono riuscite ad ottenere finanziamenti per le loro infrastrutture.

### **3. Il Sistema infrastrutturale**

#### **3.1 Infrastrutture ferroviarie**

Attualmente la Sicilia dispone di una rete ferroviaria di circa 1.490 km, di cui 1.310 (88%) a singolo binario.

E' indispensabile la ristrutturazione e velocizzazione delle tratte ferroviarie, l'ampliamento dei servizi e l'ammodernamento del parco rotabile, con acquisto di nuovi treni, con interventi che consentano la riduzione dei tempi di percorrenza per molte zone dell'isola.

Nella Sicilia Orientale, il territorio è interessato da due tratte ferroviarie: la Siracusa-Catania e la Siracusa-Gela Canicattì - ambedue a binario semplice, costruite nel '800 e che hanno subito nel tempo solo alcuni interventi di ammodernamento.

#### **La tratta Siracusa-Catania 85 Km**

La priorità è la costituzione del doppio binario per rendere veloce il percorso garantendo agli utenti orari con corse modulate e interconnesse a servizi di trasporto aereo e navale. E' necessario puntare alla costituzione e attivazione della stazione di Fontanarossa, con risorse economiche rese disponibili da Rfi; una fermata ferroviaria nei pressi della stazione di Bicocca, con la Sac (società di gestione dell'aeroporto) che si è impegnata a garantire il collegamento, dalla fermata ferroviaria allo scalo aeroportuale e viceversa, con bus-navetta, collegamento, che potrebbe essere attivato subito, poiché Rfi ha già avviato le procedure e incaricato gli ingegneri per il tracciato. Questo tracciato ferroviario potrebbe essere trasformato in un servizio metropolitano.

La nuova AdSP del Mare di Sicilia Orientale (Augusta/Catania), ha finanziato con fondi propri la realizzazione della Bretella Ferroviaria di collegamento con il tracciato ferroviario esistente SR-CT; opera indispensabile per il mantenimento delle qualifiche di Porto CORE.

### **La tratta Siracusa-Gela 263 Km**

Il tracciato ferroviario da Siracusa a Gela costeggia territori balneari – Fontane Bianche, Avola – Siti Patrimonio Unesco Noto, con un alto impatto turistico, attraversando inoltre, Rosolini e la zona pachinese, territori altamente agricoli, con la produzione di prodotti certificati e garantiti con marchio DOC E DOP, quali il ciliegino di Pachino, il Vino Nero d'Avola, il limone Femminello Igp e la patata novella di Siracusa. Territori che necessitano di una interconnessione dei trasporti e un migliore collegamento fra ferrato e gommato.

In questo versante è essenziale, proprio per le caratteristiche agricole, il collegamento e la rifunzionalizzazione dello Scalo Merci Pantanelli. Struttura sotto-utilizzata che, vista la grandezza e anche la posizione strategica fra le province altamente agricole e agroalimentari di Siracusa e Catania da un lato e Ragusa dall'altro, è al centro fra i due aeroporti di Fontanarossa e Comiso.

Allo stato attuale lo Scalo Pantanelli è solo punto di snodo delle manovre treni, con la platea di lavaggio e la fossa di manutenzione, per la parte Sud Orientale della Sicilia. Le lavorazioni effettuate nell'impianto, oltre quelle dei servizi, sono prevalentemente dedicate alla manutenzione programmata per treni a lunga percorrenza.

**Purtroppo nessuna di queste opere infrastrutturali è stata inserita a finanziamento nell'ultima delibera CIPE, pubblicata sulla GURI del 09/06/2018.**

### **3.2 Infrastrutture portuali**

Nel corso del 2017, la movimentazione merci dei due porti presenti nel polo industriale (Augusta e Siracusa-Rada Santa Panagia) ha rappresentato oltre la metà della movimentazione merci regionale. Se consideriamo la movimentazione dei soli prodotti petroliferi, la percentuale sul totale regionale rappresenta oltre il 70%.

#### **• Porto di Augusta**

Il Porto di Augusta è la più importante infrastruttura logistica della provincia di Siracusa al cui interno è ubicato un polo petrolchimico tra i più importanti d'Europa, un avviato porto commerciale in costante sviluppo, un'importante base militare, cantieri navali.

Le industrie del settore che utilizzano il porto di Augusta, contribuiscono – con 23 milioni di euro – a sostenere le entrate correnti dell'Autorità Portuale (tasse portuali, di ancoraggio e canoni).

Nel 2017 sono arrivate nel porto di Augusta 2.461 navi che hanno movimentato oltre 30 milioni di tonnellate di merci (+11,1% rispetto al 2016);

#### **• Porto di Siracusa e rada Santa Panagia**

Nel 2017 nella **Rada di Santa Panagia** sono arrivate 307 navi (-9% rispetto al 2016) che hanno fatto registrare una movimentazione di prodotti petroliferi per oltre 12 milioni di tonnellate (-4,3% rispetto al 2016).

Nello stesso periodo hanno fatto scalo nel **Porto grande** di Siracusa 70 navi turistiche (+25% rispetto al 2016).

Purtroppo il Piano Paesaggistico della provincia di Siracusa (ambiti 14 e 17) impone vincoli nelle aree limitrofe ai porti di Augusta e Siracusa, che di fatto rischiano di vanificare le potenzialità delle aree portuali.

Attualmente il vincolo di tutela 3 (massima tutela) sullo specchio d'acqua del **Porto Grande di Siracusa** impedirà qualsiasi ipotesi di sviluppo turistico.

### 3.3 Infrastrutture stradali

Sebbene la rete stradale siciliana sia caratterizzata da una buona estensione, non risulta strutturalmente adeguata nel garantire la piena accessibilità al territorio e nell'assicurare adeguati tempi di spostamento.

Parte dell'infrastruttura regionale si caratterizza per la presenza di interruzioni e parzializzazioni del livello di servizio, che determinano incrementi di tempi e costi e standard di sicurezza ridotti.

Il sistema stradale principale è costituito da una **rete autostradale** (701 km di cui 76 nella provincia di Siracusa) che collega le tre città metropolitane di Palermo, Catania e Messina, e assicura l'accessibilità alla costa occidentale e agli aeroporti di Palermo "Punta Raisi", Trapani "Birgi" e Catania "Fontanarossa", ma che **esclude la costa sud dell'isola e l'aeroporto di Comiso.**

Invece la **rete stradale di interesse nazionale** (3.500 km di cui 250 nella provincia di Siracusa) che assicura il collegamento lungo la costa meridionale e l'accessibilità alle aree interne attraverso i collegamenti trasversali nord – sud.

L'autostrada A18 Siracusa – Gela (131 Km) , il cui progetto risale al 1973 potrebbe rappresentare un importante collegamento nella rete stradale regionale e nazionale e favorire lo sviluppo economico del Sud Est (turismo, agricoltura e industria) così come un rapido collegamento ai centri industriali di Siracusa, Ragusa e Gela.

**Dopo quasi 50 anni** dalla sua progettazione, è ancora in fase di parziale costruzione.

Dopo il completamento nel 1998 dei lotti 1 e 2 Siracusa-Cassibile (9,5 km) e nel 2009 dei lotti 3-4-5 Avola, Noto, Rosolini (30,5 Km) sono ancora in fase di realizzazione i lotti 6,7 e 8 Rosolini, Ispica, Modica ( 20 Km). Su questo ultimo tratto, dopo un anno di sospensione per problemi di natura burocratica, sono ripartiti i lavori.

Mancano ancora all'appello ancora 71 Km, lotti 9 -15 fino a Gela.

Con questo stato di avanzamento ( 1 Km/anno) i lavori potrebbero essere completati **tra 90 anni, nel 2108!**

### 3.4 Infrastrutture per la logistica

Per quanto riguarda le infrastrutture legate alla logistica, allo stato attuale la Sicilia non dispone di un sistema di nodi efficace.

La Sicilia, ad oggi, risulta solo parzialmente connessa all'Europa attraverso i porti Core di Augusta e Palermo (incluso lo scalo di Termini Imerese), i Comprehensive port di Messina, Milazzo, Siracusa, Trapani e Gela e l'interporto Comprehensive di Catania Bicocca.

Nei passati periodi di programmazione, sono stati promossi interventi che hanno portato alla progettazione e realizzazione (seppur ancora parziale), dell'interporto di Catania, degli autoporti di Melilli e Vittoria, e dell'interporto di Termini Imerese.

## 4 Trasporti intermodali e logistica: attività funzionali allo sviluppo dei porti

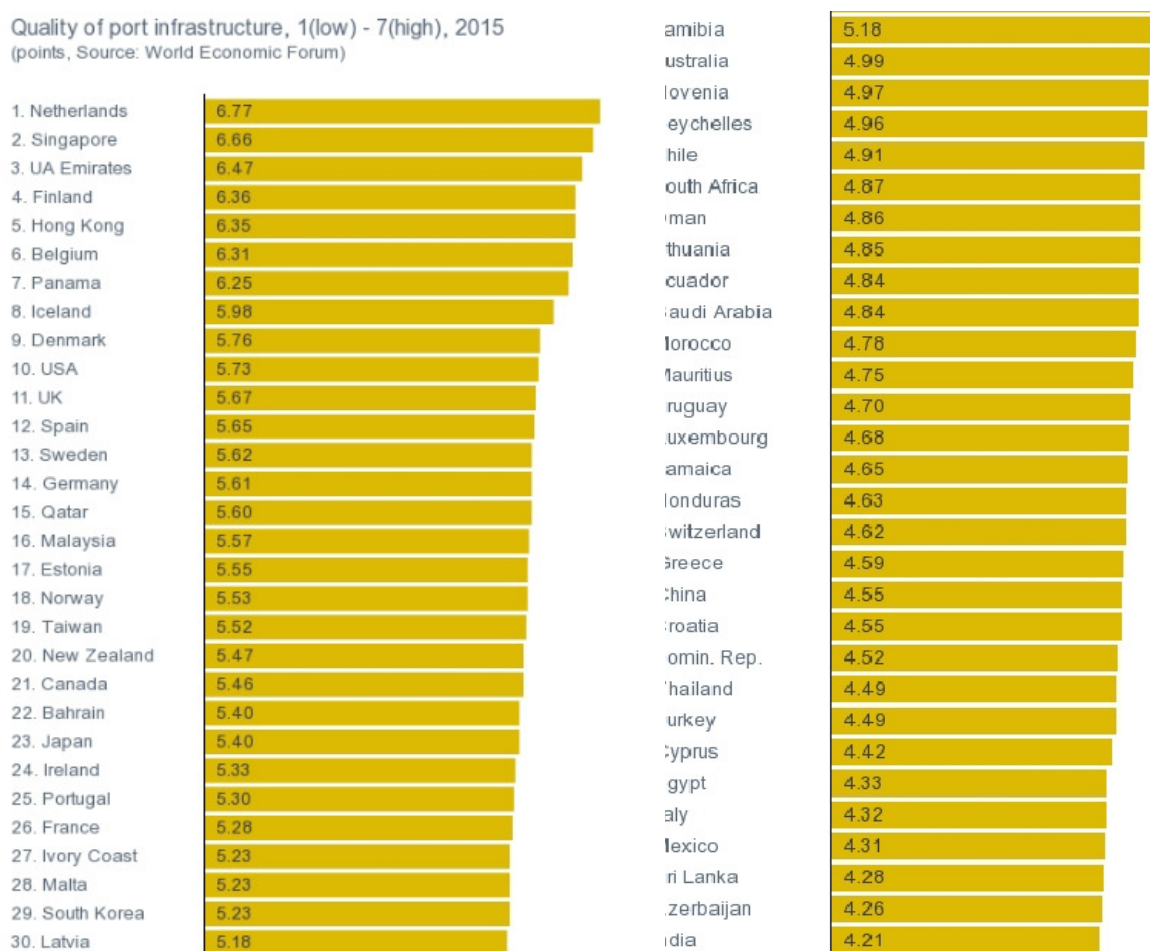
Il Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia" ha aperto la via ad una riforma complessiva dei porti con lo scopo di:

- migliorare la competitività del sistema portuale e logistico
- agevolare la crescita dei traffici delle Merci e delle persone e

- promuovere l'intermodalità anche attraverso la razionalizzazione il riassetto e l'accorpamento delle Autorità Portuale esistenti

Le inefficienze del Sistema Logistico nazionale costano 50 miliardi l'anno, mentre il cluster portuale dell'intero paese genera il 2,6% del PIL (a fronte del 2,1% prodotto dal solo porto di Rotterdam per i Paesi Bassi).

Le infrastrutture portuali italiane non sono di buona qualità tanto che l'Italia è al 56° posto nella graduatoria mondiale pubblicata dal World Economic Forum - The Global Competitiveness Report 2015–2016.



La Commissione Europea aveva suggerito di intervenire per integrare la rete logistica connettendo i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le piattaforme logistiche (interporti).

La portualità e la logistica sono uno strumento attivo di politica euro-mediterranea per promuovere lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno e valorizzare il suo sistema industriale.

La commissione UE aveva quindi sollecitato un intervento affinché *“l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. E' necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici*

*integrati ed efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico Programma Nazionale per le regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale.”*

Ad agosto 2015 il Governo ha adottato il Piano strategico nazionale della portualità della logistica che ribadisce l'importanza della c.d. **retro-portualità**, basti considerare che la superficie complessiva dei 10 porti italiani più grandi è dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Rotterdam.

Negli scali esteri vengono spesso comprese grandi aree utilizzate per attività logistiche che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; ciò sottolinea in maniera ancora più evidente come l'integrazione fra porti e aree logistiche sia **un indirizzo strategico da perseguire** anche nel nostro paese. Di converso, la domanda soddisfatta oggi dagli interporti (e snodi intermodali) è più in generale dalle piattaforme logistiche esistenti, rivela una scarsa integrazione con le realtà portuali. Le brevi distanze e la frammentazione della domanda sono elementi sfavorevoli alla realizzazione di servizi ferroviari da e per i porti. Per cui, una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una funzione retro-portuale, che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali: **corridoi doganali**, **servizi ferroviari dedicati** e che venga garantita una **interoperabilità delle piattaforme tecnologiche** utilizzate.

E' necessario, e voglio sottolineare per Augusta, uscire dalle vecchie logiche localistiche dove i porti, se considerati singolarmente, non hanno più futuro nel mercato globalizzato dello shipping. E' necessario pensare strategicamente in termini di “Sistemi Portuali” e poi di aree di sistemi logistici dove porti, interporti e terminal intermodali ferroviari interconnessi alla rete TEN-T vengano supportati da infrastrutture immateriali come i c.d. *fast corridor e le pre clearing facilities* . In questo alveo, si colloca l'istituenda ZES, strategica soprattutto per il porto di Augusta

In effetti quella delle ZES è una esperienza tutta da costruire di cui la riorganizzazione dell'Autorità di sistema portuale è stata la preconditione. Senza quest'ultima non sarebbe stato possibile pensare ad una visione delle retro-portualità integrata con il sistemi portuale.

Il *Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2018 n.12* ha definito la modalità per l'istituzione, la durata, i criteri e il valore massimo della superficie delle aree ZES per ciascuna Regione. Alla Sicilia è stata assegnata una superficie di **5.580 ettari**.

Con *Deliberazione della Giunta Regionale n. 145 del 28 marzo 2018* è stata costituita una apposita Cabina di Regia, con il compito di elaborare la proposta di istituzione della ZES corredata dal Piano di Sviluppo strategico; in forte ritardo rispetto alle altre Regioni che già hanno elaborato il Piano e delimitato le aree ZES da proporre al Governo nazionale.

L'istituzione delle ZES che riguarda soprattutto il retroporto di Augusta potrà offrire nuove opportunità di sviluppo agli Operatori economici che vorranno investire nell'area, grazie al credito di imposta fino a 50 milioni di euro, alla semplificazione ed alla velocizzazione delle procedure previste.

Un valore aggiunto, per rendere ancora più appetibile non solo i porti, ed i loro retro porti, ma l'intero distretto industriale e produttivo della Sicilia orientale, per trainare l'economia del nostro territorio in un mercato che è sempre più globale e fortemente competitivo.