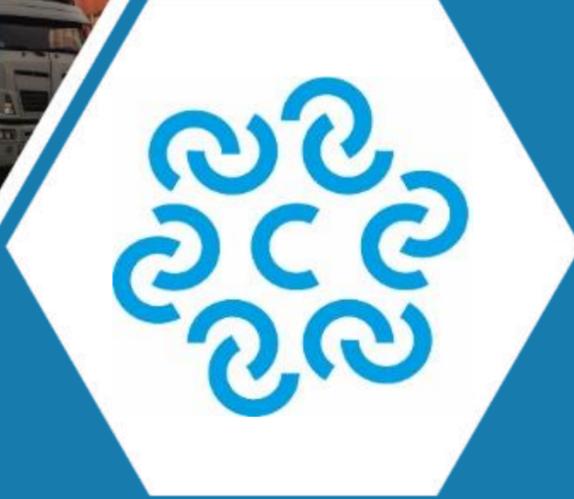
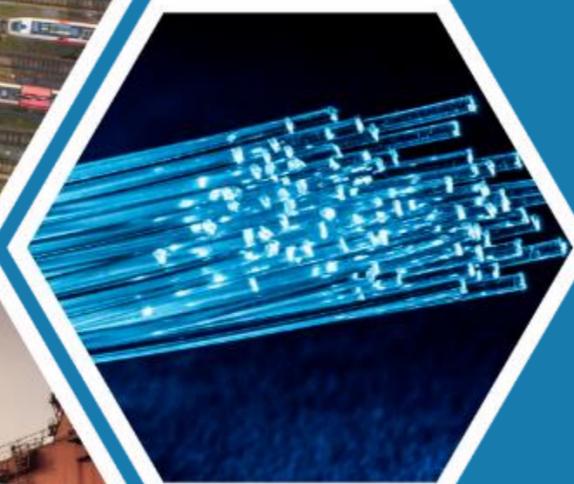


FABBISOGNI LOGISTICI, PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI E PRIORITÀ PER «UNA SICILIA PIÙ COMPETITIVA»

Infrastrutture e
trasporti. Presente
e futuro per una
Sicilia europea

Catania, 04.10.2024



Il Programma Infrastrutture e i Libri Bianchi



A livello nazionale

- **20** Progetti regionali finanziati
- **10** Unioni regionali e **50** CCIAA coinvolte
- **5** Tavoli Nazionali
- **2** Indagini su oltre **18mila** imprese
- **38** Report su domanda e offerta infrastrutturale
- **Oltre 100** Tavoli di confronto con **2.830** partecipanti
- **20** Libri Bianchi regionali (2 edizioni)
- **40** Progetti strategici
- **88** Seminari BUL con **3.108** Imprese partecipanti
- **Oltre 30** Eventi regionali con **2.000** partecipanti

Un'iniziativa partita dalle esigenze dei territori e delle imprese - attraverso una lunga fase di ascolto - per giungere a definire il quadro delle priorità infrastrutturali di ogni regione italiana.



Attività centralizzate Scala NAZIONALE

-  **LIBRO BIANCO NAZIONALE**
-  **INDAGINE FABBISOGNI IMPRESE**
-  **UPGRADE KPI TERRITORIALI**
-  **TAVOLI SETTORIALI NAZIONALI**
-  **UPGRADE PORTALE PROGETTO**



ATTIVITA' REALIZZATE

Attività territoriali Scala REGIONALE



AGGIORNAMENTO
LIBRI BIANCHI SULLE PRIORITA'



CONFRONTO CON STAKEHOLDER
TERRITORIALI



FOCUS DI APPROFONDIMENTO



ROADSHOW CAMERALE SULLE
INFRASTRUTTURE

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia

Le opera indifferibili
per il sistema
economico

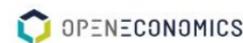


Il Ponte sullo Stretto di Messina



ANALISI DI
IMPATTO
& ANALISI
COSTI-BENEFICI

Giugno 2024



PROTOCOLLO DI INTESA
IN TEMA DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE ED
EFFICIENTAMENTO DELLA LOGISTICA REGIONALE

TRA

- **ASSESSORATO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'** con sede in Palermo in Via Leonardo da Vinci, 161 nella persona dell'Onorevole Assessore Alessandro Aricò, in seguito indicato come "Assessorato"

E

- **UNIONCAMERE SICILIA** (Unione delle Camere di Commercio della Regione Sicilia) con sede in Palermo in Via E. Amari, 11 Codice Fiscale: 80021270824 nella persona del Presidente Dott. Giuseppe Pace, di seguito indicato "Unioncamere Sicilia"

di seguito indicate come "le Parti"

PREMESSO CHE

- le Parti, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, operano congiuntamente per sostenere la competitività delle imprese del territorio e favorire lo sviluppo delle infrastrutture materiali e immateriali presenti sul territorio regionale di competenza;
- un sistema infrastrutturale esteso e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, rappresenta un elemento prioritario per lo sviluppo economico della Sicilia e per la competitività delle imprese;
- le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali nodi infrastrutturali, orientata alla dotazione e all'accessibilità di infrastrutture, che rendano veloce e funzionale il transito delle merci;

1



STRUMENTI PER IL TERRITORIO

- Sono **strumenti di proposta, di dialogo e di confronto**, una sintesi delle esigenze infrastrutturali delle imprese, contestualizzate all'interno del panorama socio-economico
- Sono **strumenti dinamici e aggiornabili**, che nascono dal confronto con il territorio, a più livelli
- Sono strumenti che mirano ad attivare un **circolo virtuoso partecipativo** tra mondo delle imprese, enti locali, gestori infrastrutturali e società civile.

STRUMENTI OLTRE IL TERRITORIO

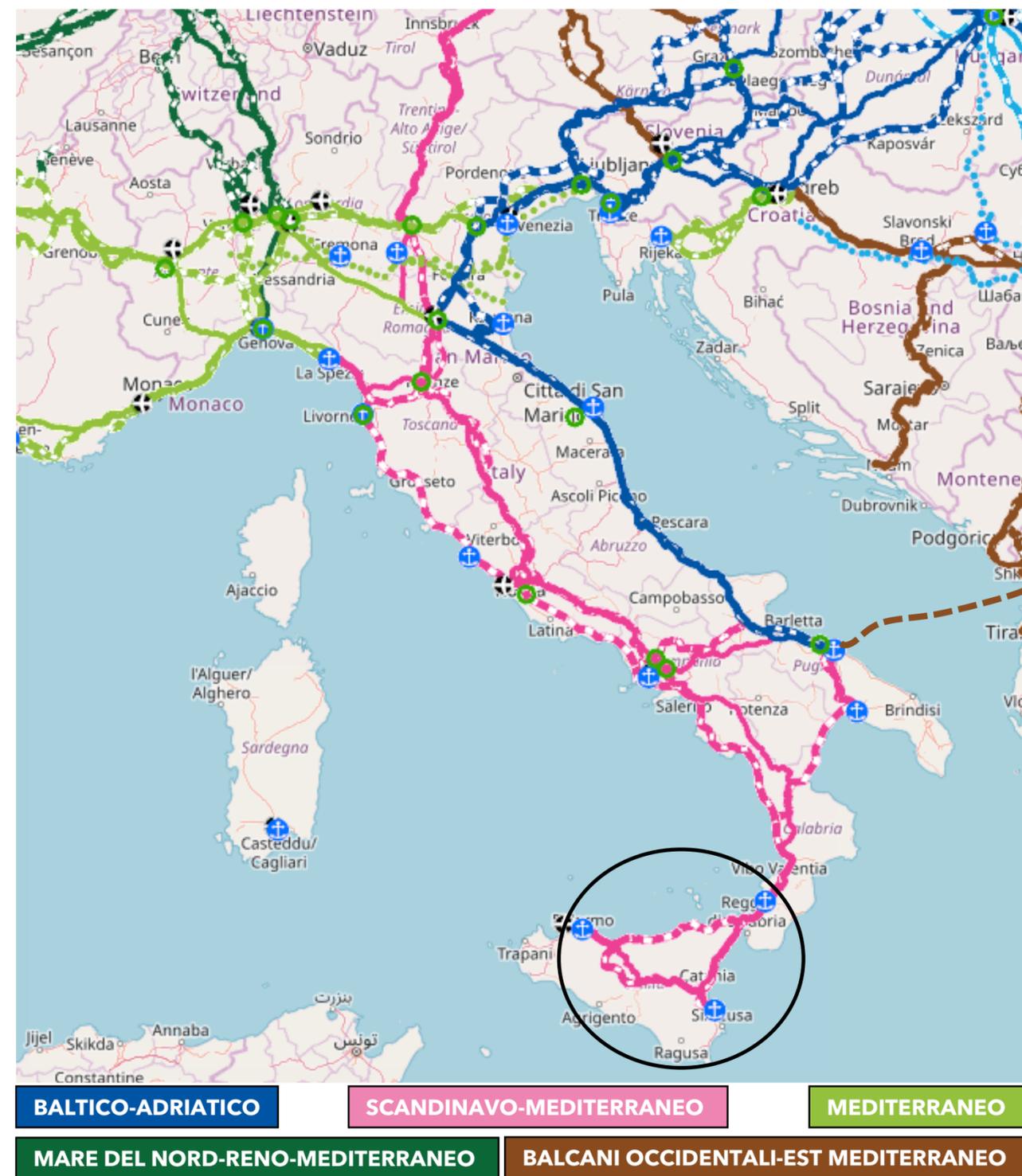
- Intendono fornire un **contributo al dibattito sulle infrastrutture**, che si inserisce in un contesto nazionale, perché le esigenze infrastrutturali del mondo imprenditoriale escano dai confini regionali nell'ambito di un progetto organico su tutto il territorio nazionale.

Offerta infrastrutturale e performance in Sicilia



QUADRO INFRASTRUTTURALE

- **14.700 Km di rete stradale** (5% autostrada) con un'incidentalità elevata sulla **SS 113, SS 115, SS 114, SS121** e sulla **SS 576**
- **1.370 Km di rete ferroviaria RFI**, (58% elettrificata e **16% a doppio binario**); circa **111 km di linea Circumetnea**, interamente a singolo binario non elettrificato, con scartamento ridotto a 950 mm. **173** stazioni.
- **9 porti: Palermo** (10° in Italia nel 2023 per numero passeggeri, con oltre 2,5 milioni) e **Augusta** (7° in Italia per numero tonnellate con quasi 24 milioni), inseriti nel Core Network europeo; **Catania, Siracusa, Trapani, Messina, Milazzo, Porto Empedocle** e **Gela**, inseriti nel Comprehensive Network europeo.
- **1 terminal intermodale** (*in corso di realizzazione*): **Interporto di Catania** (gestito da Società degli Interporti Siciliani Spa), inserito nel Comprehensive Network europeo.
- **6 aeroporti: Catania** (6° in Italia nel 2023 per trasporto passeggeri, circa 10,7 milioni), inserito insieme a **Trapani, Pantelleria** e **Lampedusa**, nel Comprehensive Network europeo; **Palermo** (9° per trasporto passeggeri, circa 8,1 milioni), inserito nel Core Network europeo; **Comiso**.



- **5** categorie di trasporto e logistica



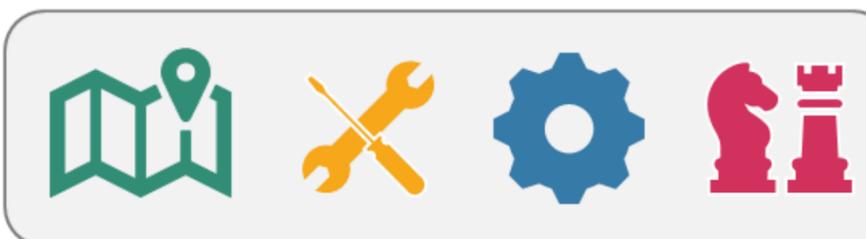
130 indicatori

- **2** categorie trasversali



40 indicatori

- **4** cluster tematici



contesto

dotazione

funzionalità

strategia

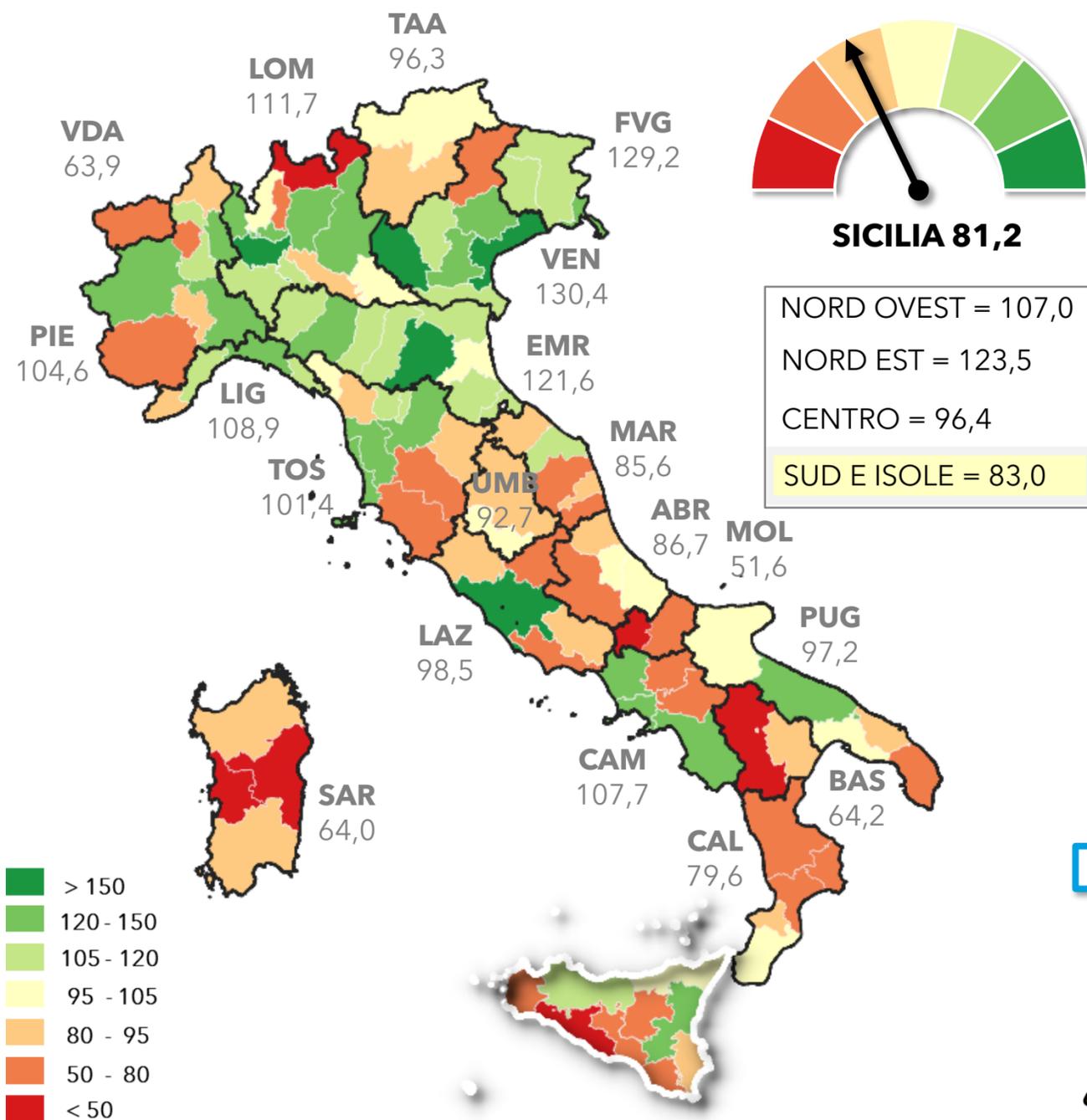
- **105** territori provinciali*



Classifica
«Green&Smart»

* Scala provinciale, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce).

KPI TERRITORIALI 2023 - Trasporto e logistica



KPI inferiore alla media nazionale (81,2)

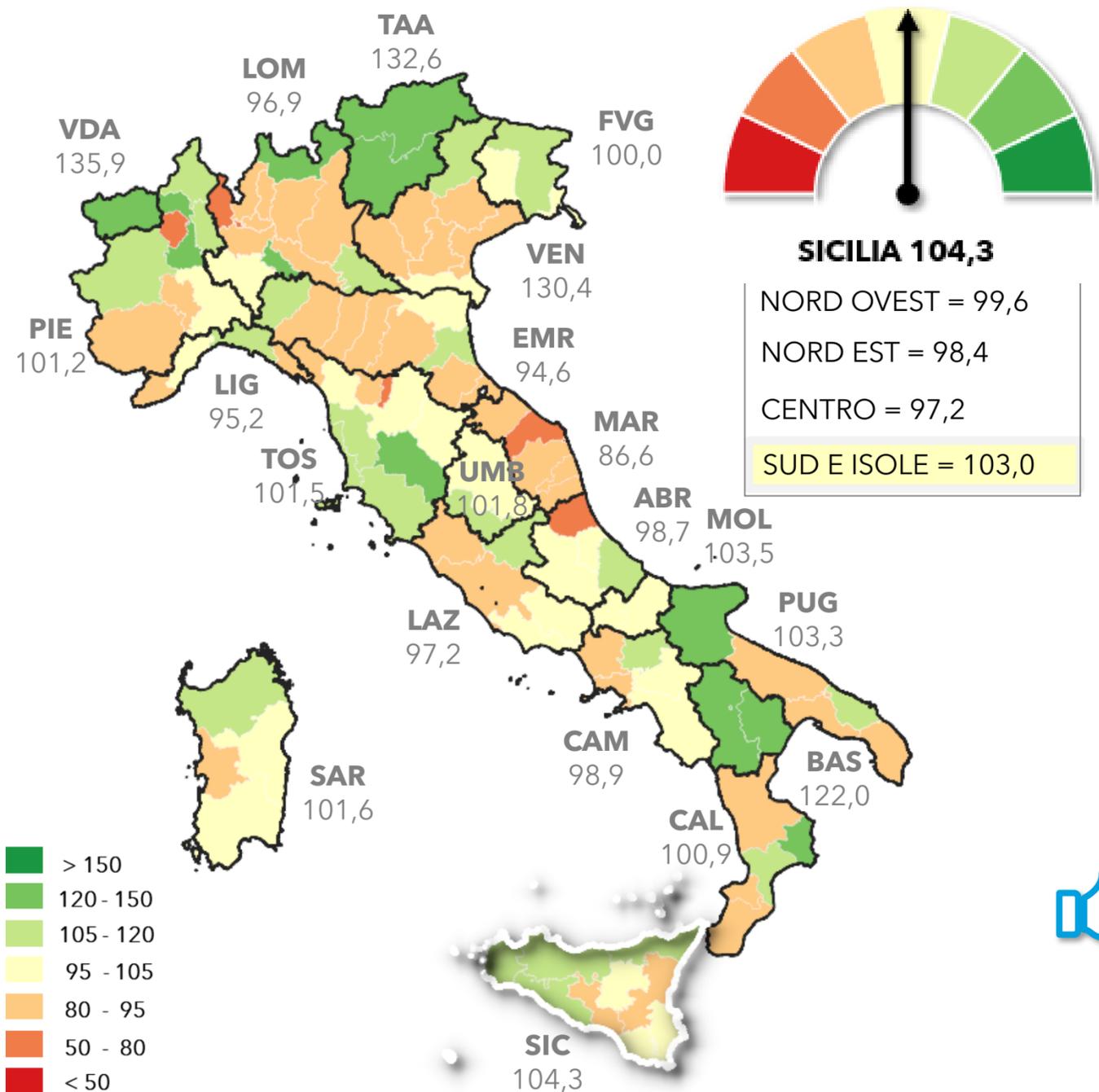
🛣️		🚆		🚢		✈️		🚛		INDICE DI SINTESI	
PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
CT (35°)	111,3	PA (31°)	114,3	ME (10°)	274,8	CT (16°)	163,8	CT (37°)	122,3	CT (26°)	121,4
ME (45°)	105,8	ME (49°)	104,5	CT (14°)	230,6	TP (17°)	161,5	SR (65°)	63,8	PA (43°)	108,2
PA (46°)	105,7	CT (67°)	91,3	PA (15°)	224,1	PA (27°)	141,7	ME (84°)	36,4	ME (54°)	97,6
EN (77°)	91,5	SR (71°)	86,5	SR (26°)	164,0	SR (46°)	92,9	CL (86°)	28,8	SR (68°)	86,7
SR (85°)	80,5	CL (80°)	82,1	TP (31°)	153,6	RG (51°)	88,0	EN (87°)	27,9	TP (78°)	76,7
CL (87°)	77,5	EN (85°)	78,1	CL (45°)	88,5	CL (75°)	54,8	PA (88°)	23,4	EN (87°)	70,2
RG (92°)	74,9	AG (88°)	70,1	EN (59°)	56,5	ME (76°)	54,6	RG (94°)	7,0	CL (91°)	69,0
TP (94°)	73,4	TP (94°)	63,1	RG (73°)	29,6	EN (77°)	54,5	TP (99°)	1,3	RG (97°)	58,7
AG (102°)	57,6	RG (96°)	58,8	AG (79°)	18,2	AG (103°)	0,7	AG (105°)	0,1	AG (104°)	42,3

👍 **CATANIA (121,4)**, 26^a su scala nazionale nel **KPI SINTESI**, e **PALERMO (108,2)**, 43^o su scala nazionale (**uniche in Sicilia superiore alla media**).

KPI PORTUALE: ben 5 province (ME, CT, PA, SR e TP) si collocano al di sopra della media nazionale.

⚠️ **KPI LOGISTICA E FERROVIARIO**: assenza di nodi logistici e deficit importante nelle sistema ferroviario.

⚠️ **AGRIGENTO (42,3), RAGUSA (58,7) e CALTANISSETTA (69,0)**



KPI superiore alla media nazionale (104,3)

Provincia	KPI ENERGIA	# Italia	
1°	AG	114,1	18°
2°	PA	113,5	19°
3°	TP	111,4	24°
4°	ME	105,9	32°
5°	EN	104,1	36°
6°	SR	103,6	37°
7°	RG	98,9	49°
8°	CL	94,7	61°
9°	CT	92,7	67°

La Sicilia occupa il **5° posto** su scala nazionale nelle performance energetica, con un KPI superiore sia alla media nazionale che alla media di macroarea.

Nel 2021, la **produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili in Sicilia** è riuscita a coprire il **36% del fabbisogno energetico** elettrico della regione, a fronte di un totale di energia elettrica prodotta pari a 16mila GWh.

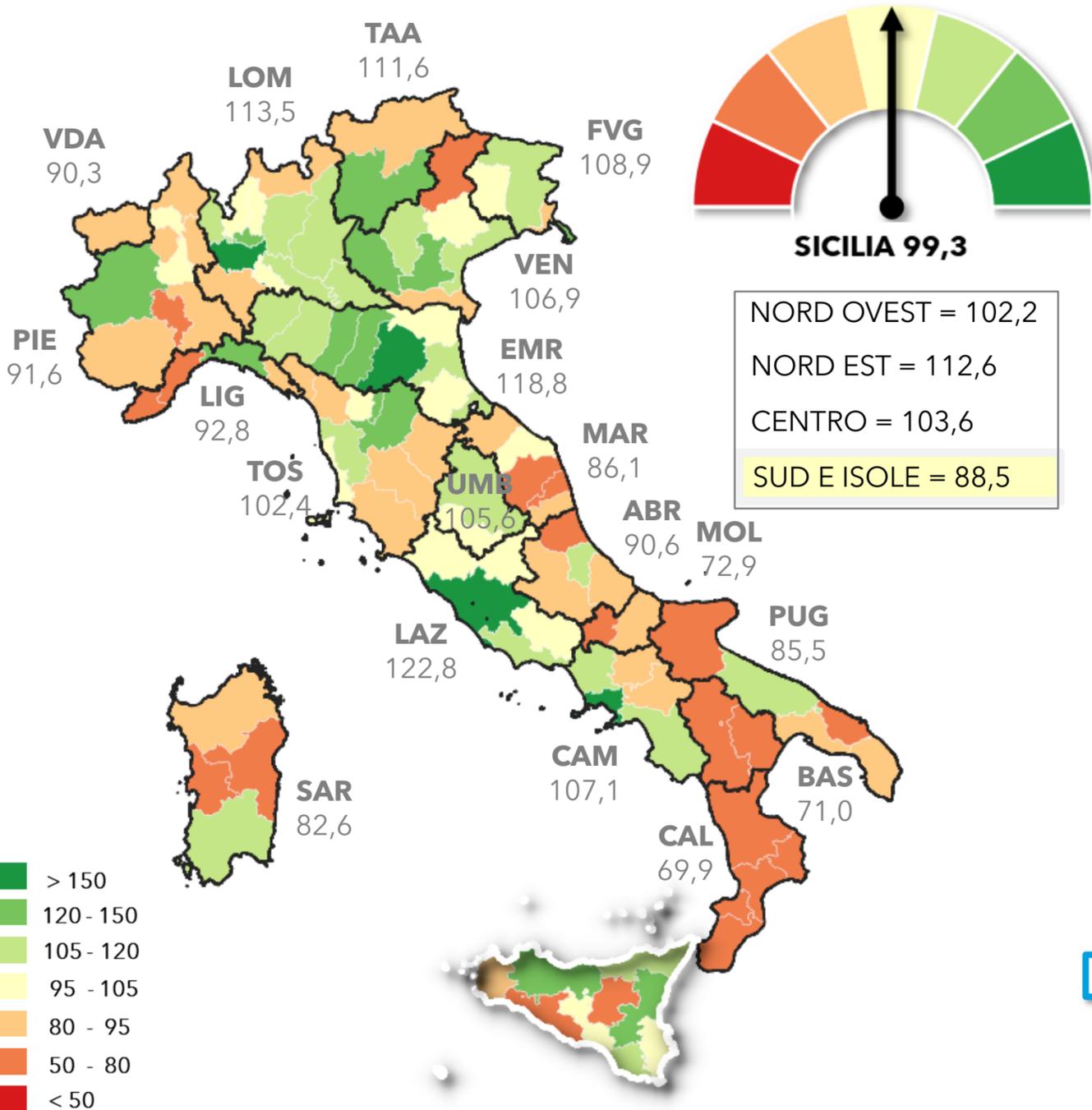
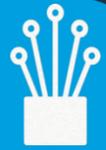
AGRIGENTO, PALERMO, TRAPANI, MESSINA, ENNA E SIRACUSA, presentano un KPI superiore alla media nazionale collocandosi tra il 18° ed il 37° posto nella classifica nazionale



CALTANISSETTA (94,7) e CATANIA (92,7)

ITALIA = 100

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



KPI inferiore alla media nazionale (99,3)

	Provincia	KPI DIGITALE	# Italia
1°	PA	125,8	13°
2°	CT	122,8	16°
3°	ME	113,9	24°
4°	RG	107,1	37°
5°	SR	100,7	47°
6°	CL	97,8	54°
7°	TP	87,3	72°
8°	AG	70,8	94°
9°	EN	67,9	98°

Nel panorama italiano, le migliori performance sono ottenute da Lazio (122,8), Emilia-Romagna (118,8) e Lombardia (113,5), con un punteggio che supera di oltre il 10% la media nazionale. La **Sicilia** si colloca al **10° posto** tra le regioni italiane, con un punteggio di **poco inferiore alla media nazionale (99,3)**



PALERMO (125,8), al 13^a su scala nazionale, e **CATANIA (122,8)**, al 16° posto, si distanziano di oltre 20 punti dalla media nazionale.

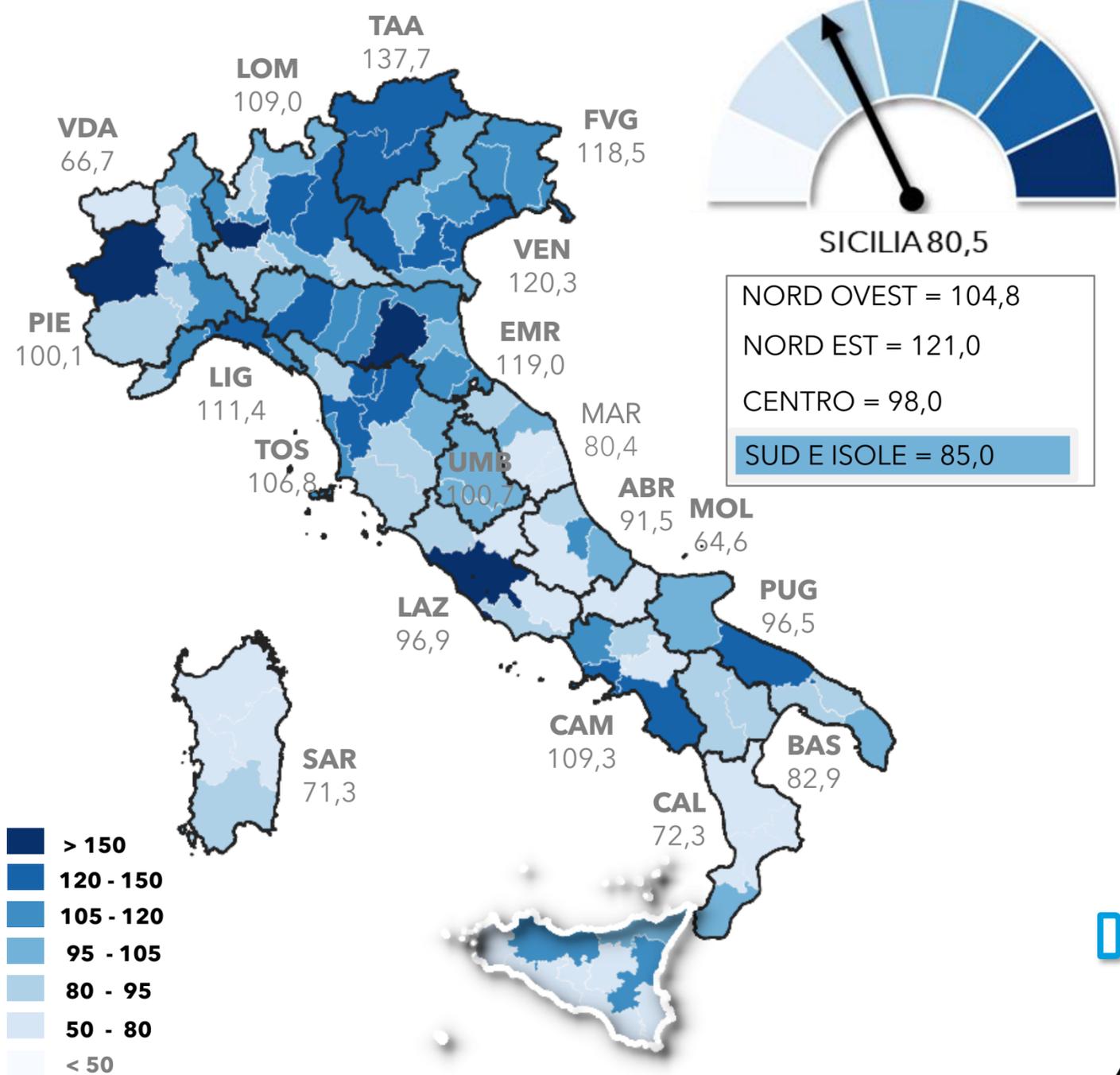


AGRIGENTO (70,8) e ENNA (67,9)

ITALIA = 100

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

KPI TERRITORIALI - Classifica Green&Smart



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Provincia	KPI «G&S»	# Italia
1° PA	115,4	28°
2° CT	110,9	33°
3° ME	100,2	49°
4° CL	79,1	83°
5° SR	67,2	94°
6° EN	64,7	97°
7° TP	63,5	99°
8° AG	61,6	100°
9° RG	61,5	102°



3 province su 9 presentano indici superiori alla media nazionale **PALERMO (115,4)**, **CATANIA (110,9)** e **MESSINA (100,2)**



RAGUSA (61,5) e AGRIGENTO (61,6) in coda alla classifica regionale, rispettivamente 102^a e 100[°] in Italia

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

17° posto nella classifica nazionale (80,5)

Tra i fattori premianti:  la **dotazione tecnologica nei porti**, il livello di **mobilità integrata nelle stazioni ferroviarie**, la **maturità digitale** del comune capoluogo, , copertura **rete mobile**, **trend** della **produzione** di energia elettrica **da fonte rinnovabile**, **velocità** media di **connessione** in download

Fabbisogni e percezione delle imprese siciliane



STRUTTURA DELL'INDAGINE NAZIONALE

TEMI DELL'INDAGINE



Caratteristiche dell'impresa



Mercati di riferimento



Qualità e accessibilità delle infrastrutture



Priorità infrastrutturali



Utilizzo delle misure del PNRR



Digitalizzazione e innovazione

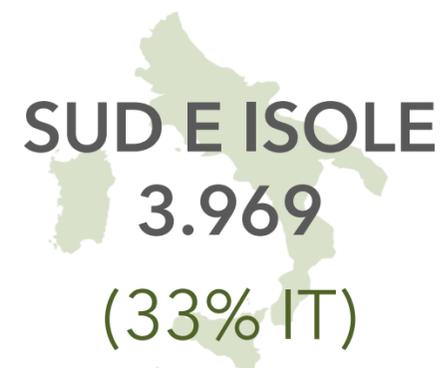


Sostenibilità

MODALITA' RILEVAZIONE

Sistema Cati e Cawi

CAMPIONE IMPRESE



SETTORI CAMPIONE REGIONALE

Manifattura



Trasporto e Logistica



Agricoltura



Costruzioni



Commercio



Turismo



PERIODO RILEVAZIONE

Marzo - Aprile 2023

* Meno di 10 addetti

LE MODALITÀ DI TRASPORTO UTILIZZATE

Quali sono state le modalità di trasporto più utilizzate sul totale delle spedizioni nel 2022?

Tutto strada



87,3% ITALIA

85,9% MEZZOGIORNO

Combinato strada-mare



2,9% ITALIA

2,4% MEZZOGIORNO

Trasporto ferroviario



1,2% ITALIA

2,4% MEZZOGIORNO

Combinato strada-aereo



0,9% ITALIA

0,4% MEZZOGIORNO

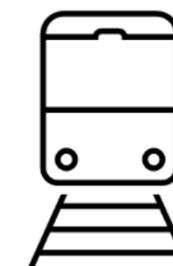
Autostrada viaggiante



0,5% ITALIA

0,6% MEZZOGIORNO

Combinato strada-Ferro



0,4% ITALIA

0,5% MEZZOGIORNO

Altro 7,8%

PRINCIPALI OUTPUT

VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

Escludendo la valutazione «sufficiente», la differenza (net score) tra giudizi positivi (buono/ottimo) e negativi (scadente/mediocre), in Sicilia, è positiva solo per **aeroporti e nodi logistici** e superiore ai valori nazionali e di macroarea, unicamente per le **infrastrutture digitali**. Le restanti infrastrutture registrano valori inferiori sia al sentiment medio nazionale che di macroarea

	 Scadente/Mediocre			 Buona/ottima			NET SCORE		
	ITALIA	SUD E ISOLE	SICILIA	ITALIA	SUD E ISOLE	SICILIA	ITALIA	SUD E ISOLE	SICILIA
Ferrovia	36,8%	52,1%	63,1%	32,6%	22,6%	15,3	-4,2	-29,5	-47,7
Autostrada	25,4%	35,9%	46,4%	45,4%	34,4%	27,9%	20,0	-1,5	-18,5
Strade secondarie	33,1%	42,4%	49,2%	34,7%	26,3%	25,0%	1,6	-16,1	-24,3
Porti marittimi	28,4%	22,2%	38,6%	37,6%	52,3%	26,7%	9,2	30,1	-11,9
Aeroporti	23,6%	33,6%	34,6%	54,2%	49,1%	47,6%	30,6	15,5	12,9
Nodi logistici	17,0%	17,6%	22,5%	39,9%	29,7%	26,9%	22,9	12,1	4,4
Reti BUL fisse	20,7%	20,7%	18,7%	49,3%	49,7%	49,5%	28,6	28,9	30,8
Reti 4G/5G	18,7%	15,9%	15,4%	56,9%	60,0%	62,6%	38,2	44,1	47,2

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA



DIGITALE - Investimenti realizzati negli ultimi 3 anni

	ITALIA		SUD E ISOLE		SICILIA	
1°	Software gestionali	24,9%	Software gestionali	23,1%	App per l'offerta di informazioni su territorio e servizi	27,0%
2°	Tecnologie per il marketing	18,1%	Tecnologie per il marketing	21,6%	Software gestionali	23,1%
3°	Connettività in fibra ottica	13,3%	App per l'offerta di informazioni su territorio e servizi	18,3%	Big data e analytics	18,8%

Il **55%** delle imprese siciliane (52,8% nel Sud e Isole e 50,8% in Italia) **non ha investito nel digitale negli ultimi 3 anni** principalmente perché non c'è l'infrastruttura per la connettività a banda ultralarga (30%), non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (22%) e la propria attività non richiede alti livelli di digitalizzazione (18%).

Il **50%** delle imprese siciliane (50,4% nel Sud e Isole e 60,8% in Italia) **non prevede di investire** in tecnologie per l'innovazione nei prossimi 3 anni.

INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA



SOSTENIBILITÀ - Investimenti realizzati negli ultimi 3 anni

	ITALIA		SUD E ISOLE		SICILIA	
1°	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	22,2%	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	31,9%	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	33,9%
2°	Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	Mezzi a basso impatto ambientale	22,9%	Mezzi a basso impatto ambientale	25,2%
3°	Materiali più sostenibili	12,2%	Processi di economia circolari	7,3%	Processi di economia circolari	7,7%

Il **34,4%** delle imprese siciliane (38,8% nel Sud e Isole e 45,5% in Italia) **non ha investito nella sostenibilità ambientale negli ultimi 3 anni** principalmente perché non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (27%), la propria attività non richiede interventi in questo settore (27%) ed i costi sono superiori ai benefici (14%).

Il **45,9%** delle imprese siciliane **non prevede di investire** nella sostenibilità ambientale nei prossimi 3 anni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

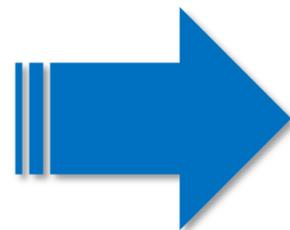
Le priorità infrastrutturali per il sistema imprenditoriale siciliano



LE PRIORITÀ PIÙ URGENTI DEL PAESE

Lunga fase di **confronto e ascolto con il territorio e il tessuto economico con:**

- **95** tavoli con **oltre 2.200** partecipanti
- un'indagine a **6.400** imprese



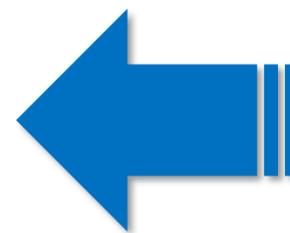
535 opere infrastrutturali necessarie per il Paese e la sua economia, suddivise su tre livelli di priorità, di cui:

- **256** interventi classificati con «**priorità di livello 1**»



100 opere per un valore complessivo di **140 miliardi di euro**, di cui:

- **40 opere** per il **Mezzogiorno** che valgono **82 miliardi di euro**



Attraverso una **nuova indagine a 12.000 imprese**, sono state individuate le **100 opere prioritarie più urgenti (5 per ogni regione)**

LE PRIORITÀ PIU' ONEROSE

I primi 10 interventi più onerosi assorbono il 45% delle risorse complessive.

6 su 10 sono nel Mezzogiorno

REGIONE		INTERVENTO PRIORITARIO	COSTO (Mln €)	PNRR*	COMMISSARIO*
CALABRIA		Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria	26.642		
SICILIA		Realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina	13.500		
CALABRIA		SS 106 Jonica: ammodernamento	9.742		
CALABRIA		A2 Autostrada del Mediterraneo: completamento e messa in sicurezza	9.384		
MARCHE		Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)	8.700		
SICILIA		Nuovo collegamento Palermo-Catania (AV/AC)	7.870		
CAMPANIA		Realizzazione AV/AC Napoli-Bari	6.436		
LIGURIA		Realizzazione della bretella Carcare-Predosa	5.579		
TRENTINO ALTO ADIGE		Potenziamento delle opere di accesso al Brennero (Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, Circonvallazione Bolzano, Circonvallazione Trento e Rovereto)	5.032		
LIGURIA		Gronda di Genova	4.755		

Fonte: elaborazione Uniontrasporti (*per tutta l'opera o solo in parte)

REGIONE		INTERVENTO PRIORITARIO	Voto 10 (assolutamente urgente)*
SARDEGNA		Collegamento Sassari-Olbia e Sassari-Nuoro: completamento opere stradali	28,4 %
CALABRIA		Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria	27,6 %
SARDEGNA		SS131 Carlo Felice - Completamento lavori di ammodernamento e adeguamento	27,3 %
TOSCANA		Risanamento e ampliamento "Fi-Pi-Li"	26,6 %
SARDEGNA		Completamento e adeguamento della tratta Nuoro-Olbia-Santa Teresa di Gallura	25,9 %
ABRUZZO		Potenziamento collegamenti ferroviari: L'Aquila-Rieti-Roma	24,8 %
BASILICATA		Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5)	23,9 %
MARCHE		Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)	23,2 %
SARDEGNA		Porto Torres: completamento prolungamento antemurale di Ponente	23,0 %
MOLISE		Completamento SP59 Fondo Valle Fresilia	22,8 %

Fonte: elaborazione Uniontrasporti. * Percentuale di voti rispetto ai rispondenti della singola regione

8 su 10 sono nel Mezzogiorno

REGIONE		INTERVENTO PRIORITARIO	Voto medio più alto*
CALABRIA		Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria	7,54
BASILICATA		Realizzazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella	7,44
MARCHE		Autostrada A14 (terza corsia)	7,42
ABRUZZO		Autostrade A24 e A25: adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura	7,36
CALABRIA		Linea jonica Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido: adeguamento e velocizzazione	7,31
ABRUZZO		Potenziamento collegamenti ferroviari: L'Aquila-Rieti-Roma	7,30
ABRUZZO		Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Pescara-Roma	7,29
MARCHE		Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)	7,27
CALABRIA		A2 Autostrada del Mediterraneo: completamento e messa in sicurezza	7,26
SARDEGNA		SS131 Carlo Felice - Completamento lavori di ammodernamento e adeguamento	7,22

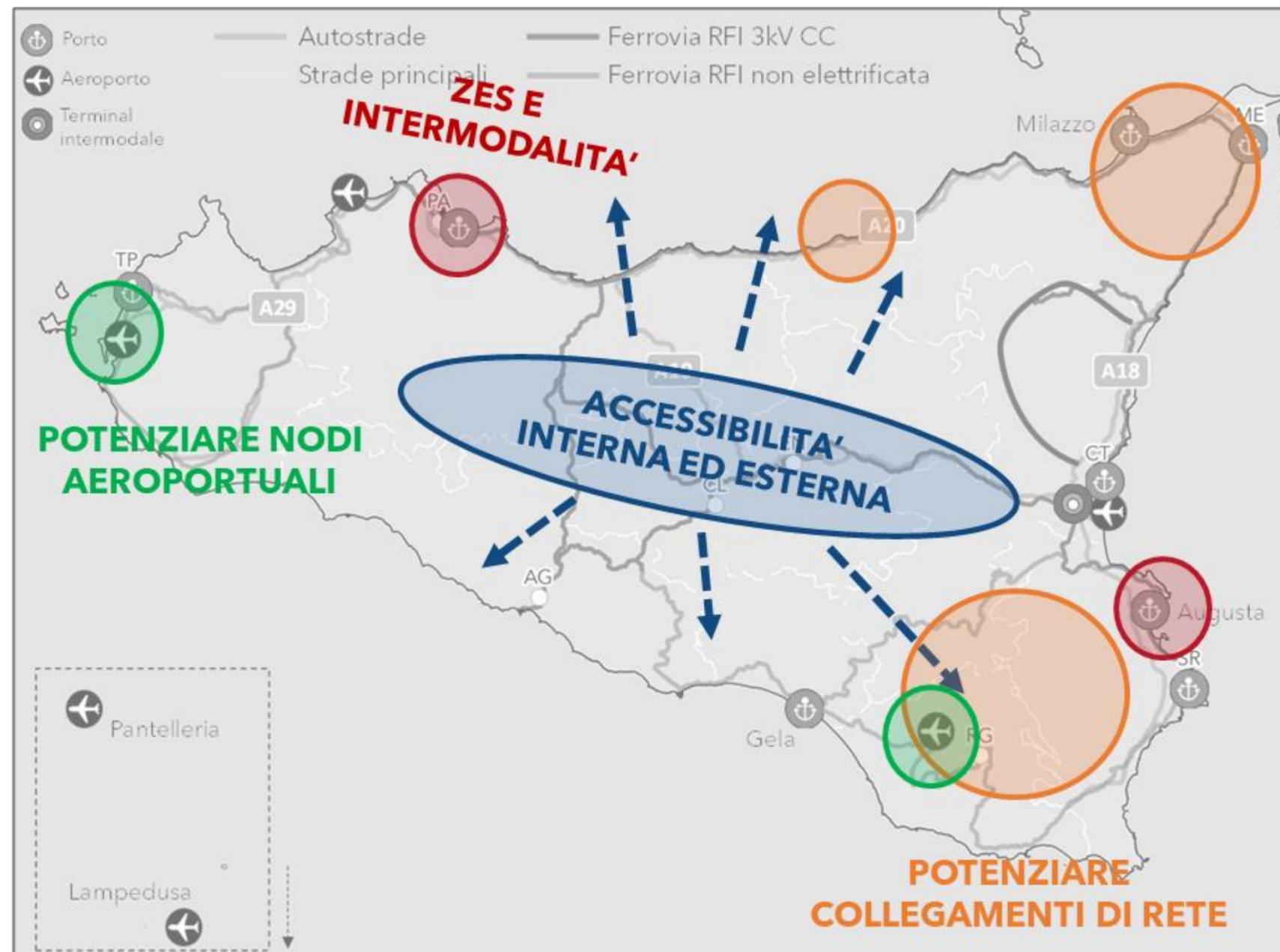
Fonte: elaborazione Uniontrasporti. * Media della votazione da 1 a 10, rispetto ai rispondenti della singola regione

► **1 Vision regionale** «Supportare le imprese siciliane intervenendo sulla realizzazione di infrastrutture strategiche, collegamenti dell'ultimo miglio e infrastrutture digitali fisse e mobili»

► **4 Macro-obiettivi**

- **Accessibilità interna ed esterna** (migliorare le connessioni delle aree interne e potenziare quelle per i collegamenti con i mercati nazionali ed internazionali)
- **Potenziare i collegamenti di rete** (rafforzare le connessioni con le aree produttive, i centri agricoli e agroalimentari, i distretti produttivi e gli attrattori turistici)
- **Rafforzare l'intermodalità e la logistica integrata** (con particolare attenzione alle aree ZES)
- **Potenziamento dei nodi aeroportuali** (adeguare l'offerta infrastrutturale alla domanda presente e potenziale)

► **15 Priorità**



PRINCIPALI OUTPUT

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

A metà 2023, alle imprese intervistate è stato chiesto di indicare le **opere ritenute più urgenti** rispetto alle 15 opere prioritarie individuate nel 2022 attraverso l'interlocuzione con le rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria della Sicilia. Si osserva come, ponendo a confronto le scelte dell'intero campione di imprese e di un campione ristretto alle sole grandi imprese, ci sia la **convergenza su 3 interventi**.

TOTALE imprese
(le 5 opere più urgenti)

	Nuovo collegamento Palermo - Catania (AV/AC)
	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo
	Velocizzazione Catania - Siracusa
	Ammodernamento a quattro corsie - tratta Palermo (SS 121) innesto con la SS189 (Lercara Friddi)
	Realizzazione infrastruttura viaria di collegamento dal porto di Palermo alla grande viabilità

GRANDI imprese (>50 addetti)
(le 5 opere più urgenti)

	Nuovo collegamento Palermo - Catania (AV/AC)	
	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	
	Velocizzazione Catania - Siracusa	
	Completamento raddoppio Palermo-Messina	
	Realizzazione collegamento viario Ragusa - Catania SS514 - SS194	

+  **Realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

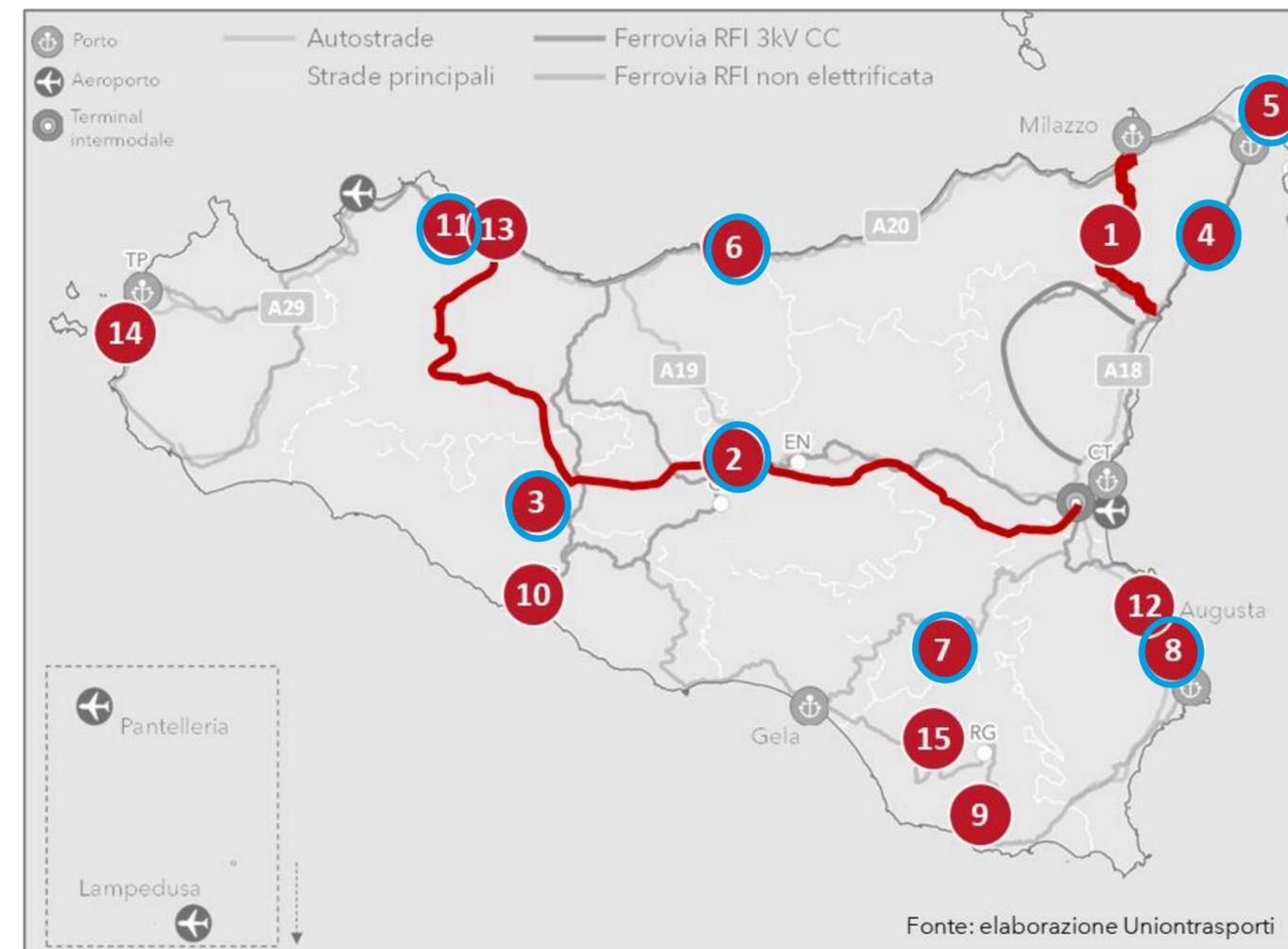
CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE

Macro obiettivo	Intervento	N° rif. mappa
1. Accessibilità interna ed esterna	 Realizzazione della Intervalliva «Tirrenico-Ionica»	1
	 Nuovo collegamento Palermo - Catania (AV/AC)	2
	 Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189) - Ammodernamento a quattro corsie - Tratta Palermo innesto con la SS 189 (Lercara Friddi)	3
2. Potenziare i collegamenti di rete	 Linea Messina-Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	4
	 Realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina	5
	 Completamento raddoppio Palermo-Messina	6
	 Realizzazione collegamento viario Ragusa - Catania SS514 - SS194	7
	 Velocizzazione Catania - Siracusa	8
	 Completamento Autostrada Siracusa - Gela (A18)	9
	 Realizzazione della Tangenziale di Agrigento	10
3. Rafforzare l'intermodalità e la logistica integrata	 Realizzazione infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo alla grande viabilità	11
	 By-pass e collegamento del porto di Augusta	12
	 Realizzazione Interporto Termini Imerese	13
4. Potenziamento dei nodi aeroportuali	 Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Trapani Birgi	14
	 Sviluppo del cargo aero nell'Aeroporto Pio la Torre di Comiso	15

 **8 opere ritenute urgenti dalle imprese siciliane** (indagine sui fabbisogni logistici e infrastrutturali 2023 e confronto con il territorio)

Nota: la numerazione da 1 a 15 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.

Lo scopo principale del Libro bianco edizione **2024** è effettuare una **ulteriore selezione tra le 15 priorità** individuate nella precedente edizione (elencate in tabella e su mappa), **per giungere ad un elenco più ristretto (8) delle opere indifferibili per il sistema economico regionale** grazie agli esiti dell'indagine nazionale ed al costante e fondamentale confronto con il territorio, attraverso le Camere di commercio e le associazioni datoriali.



LE 8 PRIORITÀ URGENTI PER IL SISTEMA ECONOMICO

Nota: la numerazione ha lo scopo di associare la priorità indicata in tabella con la collocazione sulla mappa (non indica una scala di priorità).

Legenda: «stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; D Dibattito pubblico; Gara, Lavori in corso; «criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie

Rif. mappa	Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
									P	T	F
 2	Nuovo collegamento Palermo - Catania (AV/AC)		6.482	L	Oltre 2026	93%	87%	X			
3	Ammodernamento a quattro corsie - Tratta Palermo innesto con la SS 189 (Lercara Friddi)		1.495	L/P	2023/N.D.	49%	-	-			
4	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo		2.201	L	Oltre 2026	100%	-	X			
5	Realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina		13.500	P	2032	86%					
 6	Completamento raddoppio Palermo-Messina		572	L	2026	92%	80%	-			
7	Realizzazione collegamento viario Ragusa - Catania SS514 - SS194		1.435	L	2026	100%	-	X			
8	Velocizzazione Catania - Siracusa		138	L/P	2024/N.D.	68%	-	-			
11	Realizzazione infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo alla grande viabilità		3.031 (Alt. 1)	D	N.D.	-	-	-			



Rischio medio-alto rispetto ai tempi di realizzazione e alla copertura finanziaria

CONCLUSIONI

- 8^a posizione per ricchezza prodotta 22,5% del PIL della macro area, **seconda solo alla Campania.**
 - **Hub energetico di rilevanza europea**
- **Limitata apertura internazionale**
 - L'ossatura del sistema economico è formato da **micro, piccole e medie imprese**
 - **Gap infrastrutturale** importante rispetto alla media nazionale
 - **Digitalizzazione, sostenibilità, intermodalità**
- Strategico lo **sviluppo dei collegamenti ferroviari** per la competitività e la sostenibilità dei trasporti della Sicilia, anche in vista della realizzazione del **Ponte sullo Stretto di Messina**: non si può pensare alla sola realizzazione dell'opera senza **adeguare ed ammodernare la rete esistente.**
 - **Monitorare gli investimenti** per permettere alla Sicilia di colmare il differenziale che in termini di distanze, tempi e costi grava sulle imprese siciliane.

Il Ponte sullo Stretto di Messina

**ANALISI DI
IMPATTO
& ANALISI
COSTI-BENEFICI**



UNIONTRASPORTI



OPENECONOMICS



UNIONCAMERE
SICILIA

Scopo

Mettere a disposizione dei molteplici soggetti potenzialmente impattati dalla realizzazione e dalla spesa del progetto, un insieme ordinato di analisi rigorose per favorire un **dibattito più consapevole e costruttivo**.

Obiettivo

Analisi degli impatti diretti, indiretti e indotti che il periodo di cantiere della realizzazione del Ponte determina sull'economia a livello regionale e nazionale e **analisi costi-benefici** rispetto agli investimenti sostenuti per la costruzione e la gestione in confronto agli scenari di riferimento attuali.

Metodologia

L'analisi è stata svolta utilizzando dati da fonti qualificate e applicando strumenti e tecniche di valutazione in linea con le prassi metodologiche internazionali e con le Linee Guida Operative nazionali.



ANALISI DI IMPATTO: DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI

Nella fase di cantiere la spesa (in tutte le sue componenti) agisce sull'economia determinando **uno shock di domanda di prodotti e servizi** necessaria alla realizzazione dell'opera.

Tale domanda attiva in maniera diretta i settori in cui la spesa viene effettuata, si propaga nell'economia in modo indiretto attraverso i legami tra i settori (catene del valore) e in maniera indotta attraverso la spesa conseguente dei redditi delle famiglie e dello Stato generata dai maggiori redditi/entrate.

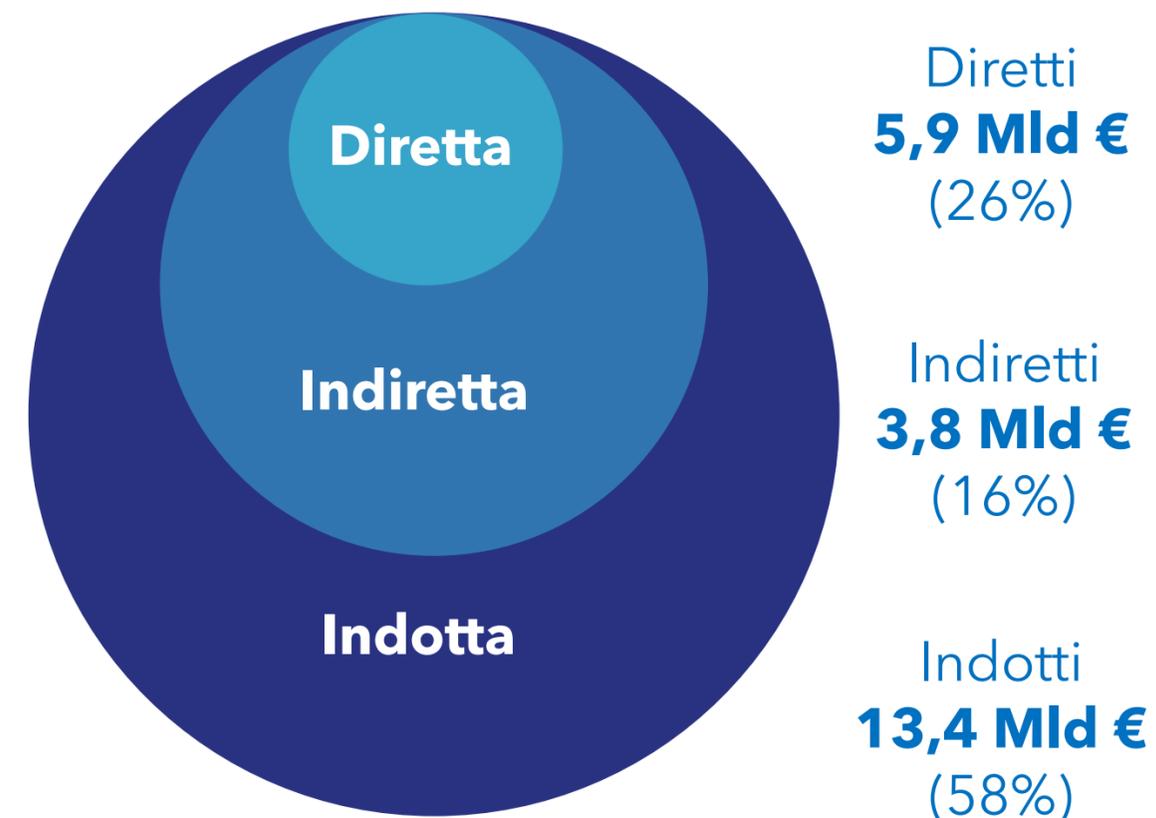
In particolare, possiamo definire:

- **impatto diretto:** l'impatto generato sulla domanda di beni e servizi da parte dei settori produttivi coinvolti nelle attività di realizzazione dell'attraversamento;
- **impatto indiretto:** l'impatto determinato dall'aumento di domanda e offerta nelle catene di fornitura attivate;
- **impatto indotto:** l'effetto della reimmissione dei redditi da lavoro e capitale nel sistema economico e del reinvestimento delle entrate fiscali in forma di spesa pubblica.

STIMOLO ALL'ECONOMIA



Spesa per la costruzione del Ponte sullo Stretto



PROPAGAZIONE DELL'IMPATTO

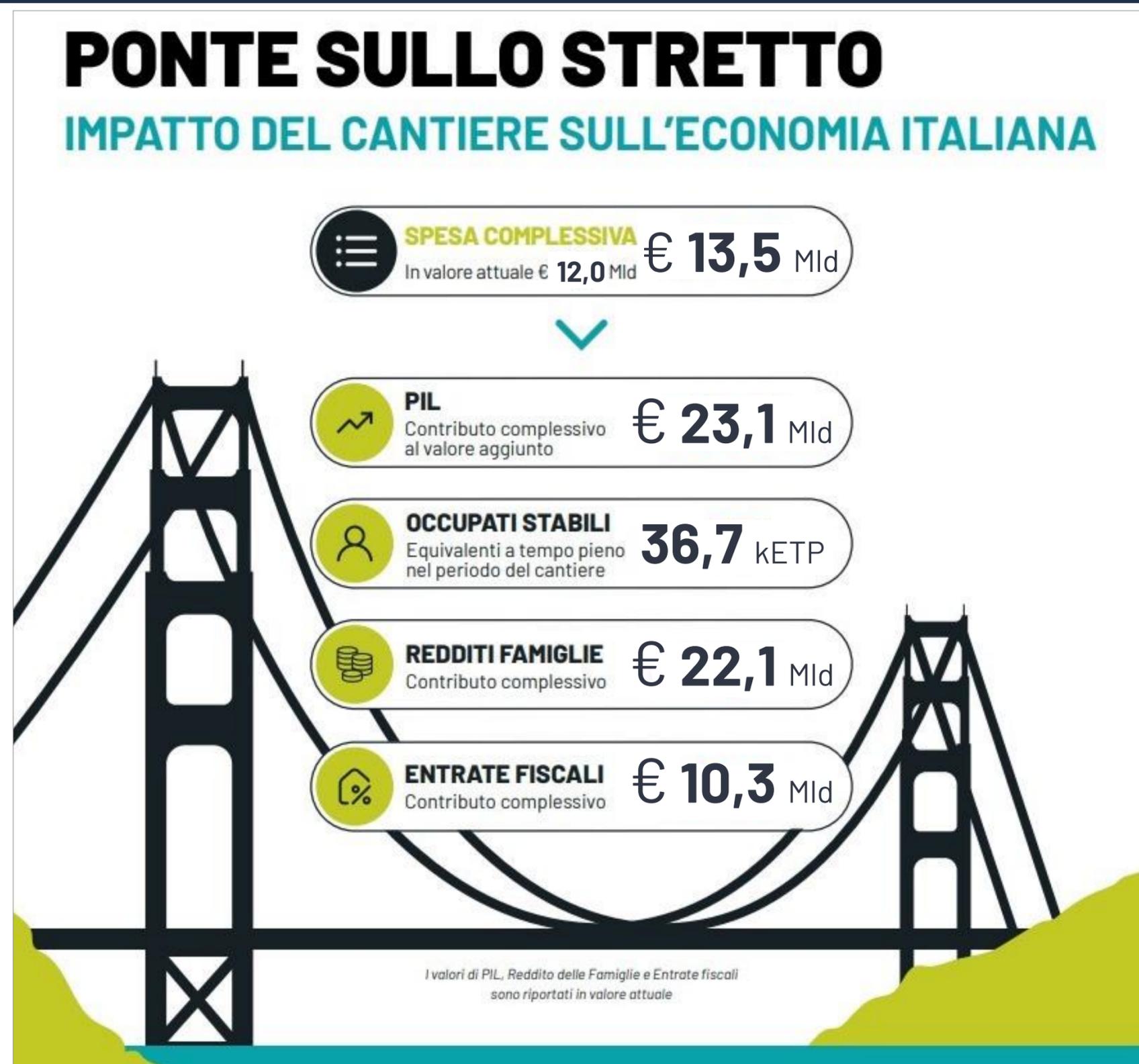
PRINCIPALI RISULTATI

I risultati evidenziano la rilevanza economica dell'opera.

L'analisi stima infatti **impatti importanti sull'economia italiana, diffusi in tutte le regioni** e in grado di attivare in maniera significativa un gran numero di settori industriali.

A conferma di ciò alcune risultanze:

- **Oltre alle due regioni fisicamente impattate dall'opera**, le regioni con maggiori benefici in termini di PIL risultano la **Lombardia, il Lazio, l'Emilia Romagna e il Veneto**. Questo grazie all'attivazione delle catene di fornitura presenti sui relativi tessuti produttivi.
- **Manifattura, Costruzioni e Servizi alle imprese** sono i tre comparti maggiormente attivati dalla costruzione dell'infrastruttura (essendo i principali ambiti di spesa). Come conseguenza indiretta e indotta del ciclo economico attivato, i principali settori impattati sono quelli dei servizi alle persone e quelli della PP.AA.



ANALISI COSTI-BENEFICI

Le infrastrutture costituiscono la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e migliorando l'inclusione. In questo contesto, la capacità di selezionare le opere da finanziare è cruciale per garantire al processo decisionale un quadro di riferimento che sappia coniugare in maniera sinergica le dimensioni economiche, sociali e ambientali e gli aspetti di natura tecnico-realizzativa.

L'Analisi Costi-Benefici (ACB) è uno strumento analitico che consente di valutare la variazione nel benessere sociale derivante da una decisione di investimento, mediante la misurazione di guadagni e perdite degli individui utilizzando il denaro come unità di misura (processo di monetizzazione).

In particolare, **l'analisi economica** consente di indirizzare le risorse da investire verso un **progetto socialmente redditizio**. Infine, con la **valutazione dei rischi** si verifica la **robustezza degli indicatori di progetto** al variare delle ipotesi poste alla base dell'analisi.

ANALISI ECONOMICA

Esprime la redditività economico-sociale mediante il Valore Attuale Netto Economico (VANE)

- A. Se $VANE < 0$ la società non trae vantaggio dal progetto
- B. Se $VANE > 0$ la società trae vantaggio dal progetto

VALUTAZIONE DEI RISCHI

Esprime la robustezza delle ipotesi su cui si fonda l'intera analisi

- Analisi di sensitività
- Analisi qualitativa e probabilistica dei rischi

ANALISI COSTI-BENEFICI: ESTERNALITÀ DELL'OPERA

La realizzazione e successiva gestione dell'infrastruttura consente di individuare **una serie di esternalità** (effetti diretti sui fruitori dell'opera) che possono essere positive o negative.

Il principale beneficio economico del progetto è strettamente legato al **valore del tempo risparmiato** dai viaggiatori e dalle merci per l'attraversamento dello stretto.

La realizzazione del collegamento stabile incide anche sui **costi operativi** sia nel settore dei servizi passeggeri che in quello merci.

Il progetto consente una significativa riduzione dei costi esterni dovuti agli **inquinanti locali**, al **rumore** e alle **opere di mitigazione** previste, mentre l'incremento dell'uso di automobili e treni rispetto ad altre modalità di trasporto (Ro/Ro e aerei) genera un aumento dei costi per **incidentalità**.

Infine, il progetto consente, al netto delle emissioni di costruzione, una significativa riduzione dei costi esterni dovuti alle **emissioni di gas serra**.

ESTERNALITÀ	
POSITIVE	NEGATIVE
 Risparmi di tempo	 Incremento incidenti
 Riduzione emissioni di CO2	
 Riduzione dei costi operativi	
 Riduzione inquinamento locale	
 Opere di mitigazione	
 Riduzione rumore	

Ai fini dell'analisi economica, le Linee Guida Operative (LGO) europee indicano che dovrà essere adottato un **tasso di attualizzazione sociale** dei flussi di cassa fissato dall'Unione Europea e attualmente pari al 3%.

Il giudizio di convenienza o apprezzamento economico-sociale dell'opera è sintetizzato nel calcolo di **tre indicatori di performance standard**:

- **Valore Attuale Netto Economico (VANE)**, cioè la sommatoria dei saldi annuali tra benefici e costi generati dall'investimento, scontati al tasso predefinito;
- **Tasso Interno di Rendimento Economico (TIRE)**, ossia il valore del tasso che applicato come sconto ai saldi annuali rende il valore del VANE pari a zero. Nel caso in esame il TIRE è pari a 3,9%.
- Il **B/C ratio**, cioè il rapporto tra i benefici attualizzati e i costi attualizzati.



Il progetto del Ponte sullo Stretto è una delle opere strategiche previste dal piano di investimento del Governo. **L'impatto economico del cantiere** potrebbe garantire una importante diffusione delle ricadute sul territorio, mentre **l'analisi costi-benefici** restituisce un valore positivo con un **rapporto benefici costi > 1**. L'analisi del rischio mostra come, in oltre il 70% dei casi, l'analisi rimane positiva, evidenziando un grado di rischiosità del progetto non elevato ma che va comunque attenzionato.



La **Cross-Border Cost Allocation** mostra come i benefici delle aree direttamente impattate o prossime al ponte siano tutti ampiamente positivi mentre all'aumentare della distanza, il rapporto benefici costi regionalizzato scende fino a 0,5, con l'esclusione della Sardegna.

Tali risultati mostrano una **rilevanza non marginale per il Centro Sud**, che potrebbe garantire anche una redistribuzione sociale del costo andando a incrementare i benefici delle aree meno sviluppate del paese.

Grazie per l'attenzione



UNIONTRASPORTI