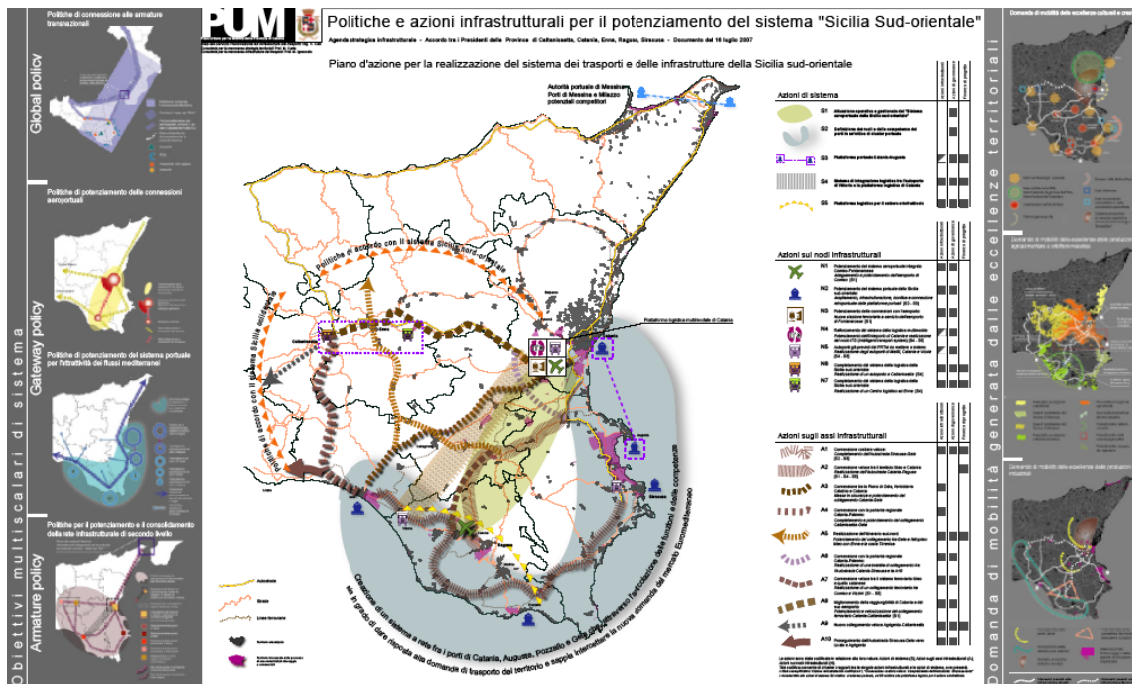




Provincia Regionale di Catania

Piano Urbano della Mobilità

"Catania come nodo strategico della piattaforma multimodale per la competitività e l'internazionalizzazione del territorio regionale e nazionale"



Politiche e azioni infrastrutturali per il potenziamento del sistema "Sicilia sud-orientale"

L'agenda strategica infrastrutturale

A cura del prof. Maurizio Carta, coordinatore della Macroarea strategica
 Appunti e riflessioni predisposti per la 2ª Conferenza Programmatica del 25 ottobre 2007



Ing. Giovanni Calì [Responsabile Unico del procedimento]

Maurizio Carta [responsabile scientifico]

Daniele Gagliano & Daniele Ronsivalle [collaboratori]

Sommario

Introduzione: la vision del pum per la Sicilia sud-orientale	3
Le politiche di riferimento	3
Le politiche di connessione alle armature transnazionali.....	4
Le politiche di potenziamento delle connessioni aeroportuali.	5
Le politiche di potenziamento del sistema portuale per l'attrattività dei flussi mediterranei.....	5
Le politiche per il potenziamento e il consolidamento della rete infrastrutturale di secondo livello.....	6
Il piano d'azione per la realizzazione del sistema dei trasporti e delle infrastrutture della Sicilia sud-orientale	6
Azioni sui nodi e sugli assi infrastrutturali.....	7
Domanda di mobilità generata dalle eccellenze territoriali	10

LA VISION DEL PUM PER LA SICILIA SUD-ORIENTALE

Capitalismo di territorio, capitalismo delle reti e piattaforme territoriali sono le tre parole chiave su cui si fonda il processo di pianificazione strategica che la Provincia Regionale di Catania sta conducendo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità con valenza strategica.

All'interno di questo contesto pianificatorio nel novembre 2006 la Provincia Regionale di Catania ha esitato il primo documento intermedio da sottoporre all'attenzione dei soggetti locali e ha esposto la sua visione al futuro che è fondata sul fatto che il policentrismo competitivo dell'area euro-mediterranea può essere incrementato attraverso la redistribuzione dei flussi che, passando per Catania, potranno trovare una "porta" con spiccate capacità multimodali e un territorio di riferimento che potrà garantire capacità di trasformazione e di incremento del valore aggiunto anche al prodotto in transito.

Lo scenario di sviluppo è, infatti, interamente centrato sulla possibilità di costruire, anche avvalendosi di innovative formule di governante, nuove economie a partire dalla presenza di risorse territoriali culturali, ambientali, dell'agricoltura e di qualità posizionali che insieme creano nuovo *capitalismo di territorio*, come base fondamentale su cui costruire azioni solide.

Sulla base di questo scenario, le azioni che dovranno essere messe in campo si fondano sul potenziamento dei flussi che potranno contribuire alla **ricentralizzazione della Sicilia orientale**: il PUM assume nella sua visione strategica che nessuna risorsa, per quanto potente, potrà diventare nodale per lo sviluppo, se non attraverso l'immissione nel *capitalismo delle reti* - nel flusso della comunicazione delle merci, delle persone e delle informazioni - delle risorse territoriali del territorio del sud-est su cui puntare per lo sviluppo territoriale.

Per poter definire il modo in cui procedere alla ricentralizzazione della Sicilia orientale, sono state individuate:

- le **politiche di riferimento** per la definizione degli obiettivi multiscalari di sistema;
- il **piano d'azione** per la realizzazione del sistema di trasporti e delle infrastrutture;
- le **domande di mobilità** generate dalle eccellenze territoriali.

LE POLITICHE DI RIFERIMENTO

Per il potenziamento della Sicilia sud-orientale sono state individuate quattro politiche di riferimento articolate nel modo seguente:

- **global policy**, ovvero politiche di livello globale ed europeo che possono modificare le modalità di approccio allo sviluppo delle infrastrutture in Sicilia attraverso la connessione alle armature transnazionali;
- **gateway policy**, ovvero politiche di costruzione e potenziamento delle porte di accesso all'Isola:
 - o politiche di potenziamento delle connessioni aeroportuali;

o politiche di potenziamento del sistema portuale per l'attrattività dei flussi mediterranei;

- **armature policy**, ovvero politiche di innervamento del territorio attraverso l'immissione di strutture di interscambio multimodale e di assi per il completamento della rete di trasporto in particolare per il potenziamento e il consolidamento della rete infrastrutturale di secondo livello.

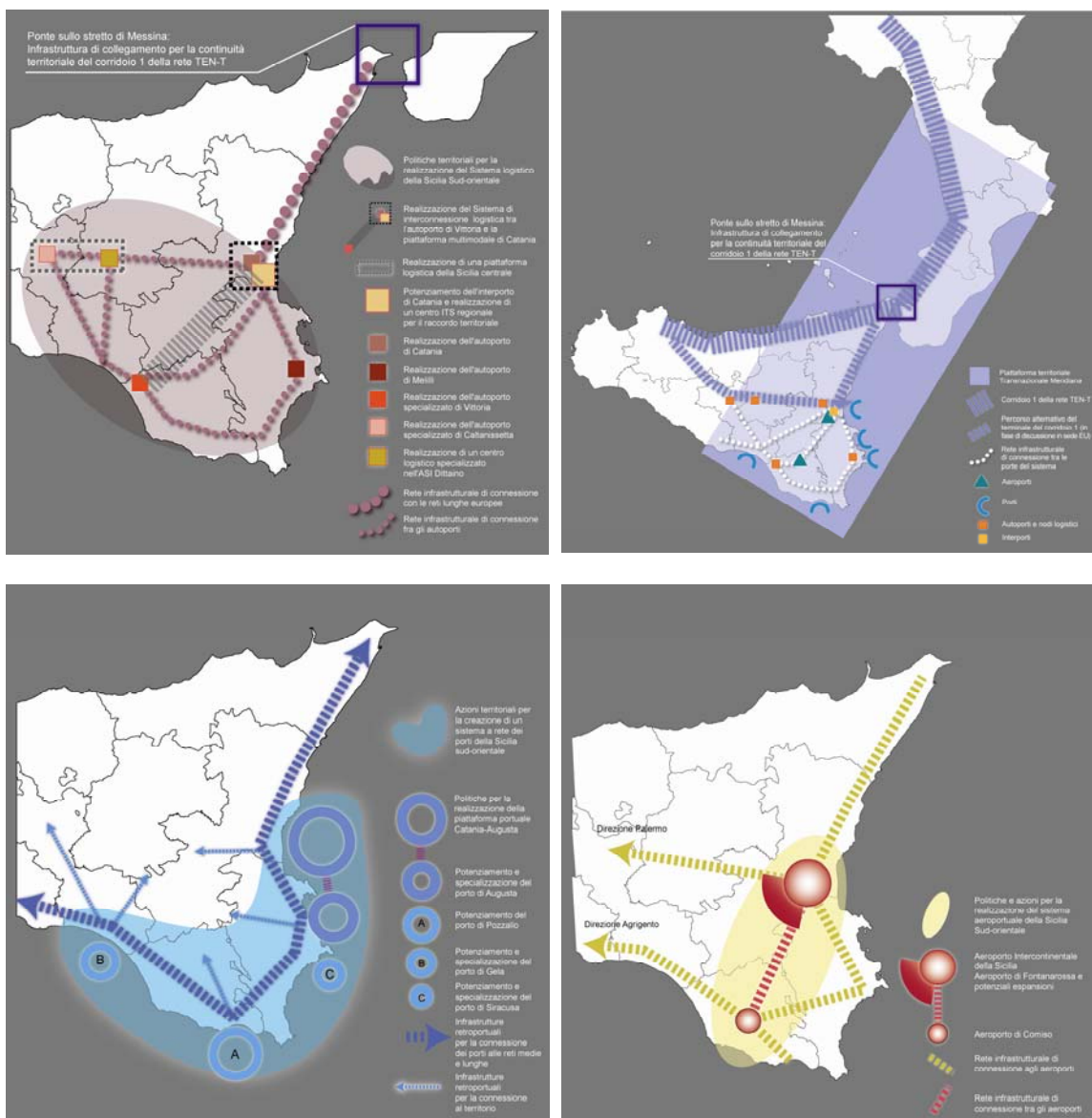


Figura 1 - Gli obiettivi multiscalari di sistema

LE POLITICHE DI CONNESSIONE ALLE ARMATURE TRANSNAZIONALI

Per la definizione delle politiche di connessione alle armature transnazionali sono stati posti in attenzione quegli elementi che connettono i territori regionali con il sistema europeo nella logica dei corridoi della rete TEN-T:

- Corridoio 1 della rete TEN-T;
- percorso alternativo del terminale del corridoio 1 (in fase di discussione in sede EU tendente a collegare lo

stretto di Messina a Palermo attraverso Catania-Enna-Caltanissetta al fine di non escludere i comparti territoriali Sud-Orientale e Centrale);

- Rete infrastrutturale di connessione tra le porte del sistema;
- Aeroporti;
- Porti;
- Autoporti e nodi logistici;
- Interporti.

LE POLITICHE DI POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI AEROPORTUALI

Il sistema aeroportuale siciliano allo stato attuale rappresenta un importante nodo di connessione verso le reti lunghe: in presenza di reti terrestri lente, il trasporto aereo in Sicilia consente di raggiungere agevolmente destinazioni a distanze inferiori agli 800 km. Questo comporta una necessità di individuare politiche di potenziamento del sistema aeroportuale particolarmente articolate e di considerare le seguenti componenti, in termini di nodi infrastrutturali e di terminali di connessione con il territorio locale:

- politiche e azioni per la realizzazione del sistema aeroportuale della Sicilia Sud-orientale che connettono funzionalmente Fontanarossa con Comiso;
- politiche per assicurare continuità (traguardando lo scenario all'anno 2025) al soddisfacimento della domanda di trasporto aereo, anche ipotizzando la realizzazione dell'Aeroporto Intercontinentale della Sicilia (Aeroporto di Fontanarossa e potenziali espansioni integrate con l'aeroporto di Comiso);
- rete infrastrutturale di connessione agli aeroporti;
- rete infrastrutturale di connessione tra gli aeroporti del sistema e di incremento delle connessioni con i territori di riferimento.

LE POLITICHE DI POTENZIAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE PER L'ATTRATTIVITÀ DEI FLUSSI MEDITERRANEI

Il sistema portuale, all'interno delle politiche comunitarie del potenziamento delle "autostrade del mare" rappresenta un importante tassello di connessione alle reti lunghe e di apertura dei prodotti locali verso i mercati di destinazione. Per queste ragioni le politiche di rete del sistema portuale della Sicilia sud-orientale devono assumere focalizzarsi verso la costruzione di azioni territoriali per la creazione di un sistema a rete dei porti della Sicilia sud-orientale, articolato secondo le seguenti azioni specifiche:

- politiche per la realizzazione della piattaforma portuale Catania-Augusta;
- bonifica, potenziamento e specializzazione del porto di Augusta;
- potenziamento del porto di Pozzallo;
- potenziamento e specializzazione del porto di Gela;
- potenziamento e specializzazione del porto di Siracusa;

- infrastrutture retroportuali per la connessione dei porti alle reti medie e lunghe;
- infrastrutture retroportuali per la connessione al territorio.

LE POLITICHE PER IL POTENZIAMENTO E IL CONSOLIDAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE DI SECONDO LIVELLO

Le questioni relative alla connessione territoriale del sud-est devono essere affrontate in relazione alla continuità territoriale che dovrà essere garantita per il corretto funzionamento del Corridoio 1.

Per il sistema territoriale del sud-est, quindi, si dovrà provvedere alla costruzione di politiche territoriali per la realizzazione del sistema logistico integrato della Sicilia sud-orientale, in particolare provvedendo a:

- realizzare il Sistema di interconnessione logistica tra l'aeroporto di Vittoria e la piattaforma multimodale di Catania;
- realizzare una piattaforma logistica della Sicilia centrale;
- potenziare l'interporto di Catania e realizzazione di un centro ITS regionale per il raccordo territoriale;
- realizzare gli aeroporti di Catania, Melilli e Vittoria con specifiche funzionalità per quest'ultimo per quel che attiene la filiera ortofrutticola;
- realizzare l'aeroporto specializzato di Caltanissetta un centro logistico specializzato nell'ASI Dittaino come elementi per la chiusura dell'anello logistico;
- connettere la rete infrastrutturale locale con le reti lunghe europee;
- connettere in rete gli aeroporti.

IL PIANO D'AZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE DELLA SICILIA SUD-ORIENTALE

A partire dalle *policy* definite per il contesto del sud-est e dall'accordo dei presidenti delle Province di Catania, Caltanissetta, Enna, Siracusa, Ragusa (vedi il documento del 16 luglio 2007), il PUM ha prodotto il quadro delle azioni di sistema da sviluppare per il potenziamento del sistema dei trasporti nel sud-est.

Le azioni di sistema sono state definite come azioni complesse che agiscono sul territorio del sud-est producendo azioni specifiche sui nodi e sugli assi infrastrutturali.

Queste azioni di sistema riguardano:

- l'attuazione operativa e gestionale del "Sistema aeroportuale della Sicilia sud-orientale" costituito dal Fontanarossa e da Comiso;
- la definizione dei ruoli e delle competenze dei porti di Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo e Gela in un'ottica di cluster portuale;
- la piattaforma portuale Catania-Augusta;

- il sistema di integrazione logistica tra l'autoporto di Vittoria e la piattaforma logistica di Catania;
- la piattaforma logistica per il settore ortofrutticolo del Ragusano.

Le azioni da sviluppare per il potenziamento del contesto della Sicilia sud-orientale dovranno sviluppare anche azioni di interfaccia con politiche similari che potranno essere sviluppate della Sicilia occidentale e nord-orientale.

Di particolare rilievo saranno le politiche di connessione con la Piattaforma regionale occidentale (Termini Imerese, Palermo, Trapani) e con la realtà del dipolo Messina-Milazzo che sta già attivando politiche di integrazione istituzionale (Autorità portuale unica) e funzionale, con l'articolazione e la specializzazione delle funzioni delle proprie aree portuali.

AZIONI SUI NODI E SUGLI ASSI INFRASTRUTTURALI

Le azioni che riguardano i nodi e gli assi infrastrutturali discendono sia dalle azioni di sistema sia dalle politiche già avviate nel contesto locale e nazionale che contribuiscono al rafforzamento del sistema di infrastrutture del sud-est. Fra queste:

- Garantire l'accessibilità ai centri strici ed ai poli culturali;
- Porre in atto un efficace sistema di monitoraggio ambientale;
- Favorire il Trasporto Pubblico Locale dissuadendo l'utenza dall'uso del mezzo di trasporto privato;

Queste azioni sono, molto spesso, in relazione tra di loro e consentono di completare il quadro delle azioni di sistema espresse in precedenza.

Le azioni sui nodi infrastrutturali sono:

- il potenziamento del sistema aeroportuale integrato Comiso-Fontanarossa attraverso l'adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Comiso;
- il potenziamento del sistema portuale della Sicilia sud-orientale attraverso l'ampliamento, infrastrutturazione, bonifica e connessione retroportuale delle piattaforme portuali;
- il potenziamento delle connessioni con l'aeroporto con la realizzazione della nuova stazione ferroviaria a servizio dell'aeroporto di Fontanarossa;
- il rafforzamento del sistema della logistica multimodale con il potenziamento dell'Interporto di Catania e la realizzazione del nodo ITS (intelligent transport system);
- la realizzazione degli autoporti di Melilli, Catania e Vittoria;
- il completamento del sistema della logistica della Sicilia sud-orientale con la realizzazione di un autoporto a Caltanissetta;
- il completamento del sistema della logistica della Sicilia sud-orientale con la realizzazione di un Centro logistico ad Enna da integrare con l'ipotesi di autoporto di Caltanissetta attraverso specifiche politiche di diversificazione e specializzazione.

Le azioni sugli assi infrastrutturali sono:

- la connessione costiera veloce con il completamento dell'Autostrada Siracusa-Gela;
- la connessione veloce tra il territorio Ibleo e Catania attraverso la realizzazione dell'Autostrada Catania-Ragusa;
- la connessione tra la Piana di Gela, l'entroterra Calatino e Catania attraverso la messa in sicurezza e il potenziamento del collegamento Catania-Gela;
- la connessione con la portante regionale Catania-Palermo con il completamento e il potenziamento del collegamento Caltanissetta-Gela;
- la realizzazione dell'itinerario sud-nord attraverso il potenziamento del collegamento fra Gela e l'altopiano Ibleo fino ad Enna e alla costa tirrenica;
- la connessione con la portante regionale Catania-Palermo con la realizzazione di una bretella di collegamento fra l'Autostrada Catania-Siracusa e la A19;
- la connessione veloce tra il sistema ferroviario ibleo e quello catanese con la realizzazione di un collegamento ferroviario tra Comiso e Vizzini;
- il miglioramento della raggiungibilità di Catania e del suo aeroporto con il potenziamento e velocizzazione del collegamento ferroviario Catania-Caltanissetta
- il nuovo collegamento veloce Agrigento-Caltanissetta;
- il proseguimento dell'Autostrada Siracusa-Gela verso Licata e Agrigento.

Queste azioni, tuttavia, non richiedono lo stesso livello di impegno e di attività progettuale da parte dei soggetti preposti alla realizzazione delle infrastrutture, per cui sono state evidenziate:

- le relazioni possibili tra le azioni sulle infrastrutture e le azioni di sistema;
- il tipo di intervento richiesto per la realizzazione dell'azione individuata.

Il piano d'azione, quindi, si sostanzia nell'articolazione di:

- richiesta di azione infrastrutturale, nel caso in cui l'infrastruttura debba essere solo realizzata;
- richiesta di azione di *governance* nel caso in cui siano necessari accordi tra i soggetti interessati alla realizzazione dell'infrastruttura;
- richiesta di finanza di progetto, qualora la progettazione e realizzazione dell'opera presenti problemi di carattere finanziario e sia necessario produrre quadri finanziari complessi o a capitale misto pubblico-privato.

Di seguito, si riporta la tabella degli interventi richiesti per la realizzazione del piano d'azione che sintetizza la natura delle azioni da attivare, le relazioni tra i vari interventi e le azioni di sistema laddove queste siano poste in essere per l'attuazione delle global policy, gateway policy e armature policy.

	Azione	Relazione di siste- ma	Azioni infra- strutturali	Azioni di go- vernance	Finanza di progetto	
Azioni di si- stema	S1	Attuazione operativa e gestionale del "Sistema aeroportuale della Sicilia sud-orientale"		x		
	S2	Definizione dei ruoli e delle competenze dei porti in un'ottica di cluster portuale		x		
	S3	Piattaforma portuale Catania-Augusta		x	x	x
	S4	Sistema di integrazione logistica tra autoporto di Vittoria e piattaforma logistica di CT		x	x	x
	S5	Piattaforma logistica per il settore ortofrut- ticolo		x	x	x
Azioni sui nodi infrastrutturali	N1	Potenziamento del sistema aeroportuale integra- to Comiso-Fontanarossa: Adeguamento e poten- ziamento dell'aeroporto di Comiso	[S1]	x	x	
	N2	Potenziamento del sistema portuale della Sici- lia sud-orientale: Ampliamento, infrastruttura- zione, bonifica e connessione retroportuale delle piattaforme portuali	[S2 - S3]	x	x	
	N3	Potenziamento delle connessioni con l'aerop- orto: Nuova stazione ferroviaria a servizio dell'aeroporto di Fontanarossa	[S1]	x	x	
	N4	Rafforzamento del sistema della logistica mul- timodale: Potenziamento dell'Interporto di Ca- tania e realizzazione del nodo ITS (intelligent transport system)	[S4 - S5]	x	x	
	N5	Autoporti già previsti dal PRTM da mettere a sistema: Realizzazione degli autoporti di Me- lilli, Catania e Vittoria	[S4 - S5]	x	x	x
	N6	Completamento del sistema della logistica della Sicilia sud-orientale: Realizzazione di un au- toporto a Caltanissetta	[S4]	x	x	x
	N7	Completamento del sistema della logistica della Sicilia sud-orientale: Realizzazione di un Cen- tro logistico ad Enna	[S4]	x	x	x
Azioni sugli assi infrastrutturali	A1	Connessione costiera veloce: Completamento dell'Autostrada Siracusa-Gela	[S2 - S5]	x	x	x
	A2	Connessione veloce tra il territorio Ibleo e Catania: Realizzazione dell'Autostrada CT-RG	[S1 - S4 - S5]			x
	A3	Connessione tra la Piana di Gela, l'entroterra Calatino e Catania: Messa in sicurezza e poten- ziamento del collegamento CT-Gela		x		
	A4	Connessione con la portante regionale CT-PA: Completamento e potenziamento del collegamento CL-Gela		x		
	A5	Realizzazione dell'itinerario sud-nord: Poten- ziamento del collegamento fra Gela e l'altopia- no Ibleo con Enna e la costa Tirrenica.		x	x	x
	A6	Connessione con la portante regionale CT-PA: Realizzazione di una bretella di collegamento fra l'Autostrada CT-SR e la A19		x	x	
	A7	Connessione veloce tra il sistema ferroviario ibleo e quello catanese: Realizzazione di un collegamento ferroviario tra Comiso e Vizzini	[S1 - S5]	x	x	
	A8	Miglioramento della raggiungibilità di Catania e del suo aeroporto: Potenziamento e velocizza- zione del collegamento ferroviario CT-CL	[S1]	x	x	
	A9	Nuovo collegamento veloce AGF-CL		x	x	x
	A10	Proseguimento dell'Autostrada Siracusa-Gela verso Licata e Agrigento		x	x	

DOMANDA DI MOBILITÀ GENERATA DALLE ECCELLENZE TERRITORIALI

Il quadro dell'offerta di trasporto futuro proposto dal PUM prevede non solo che si incrementi la mobilità attuale e, quindi, che si possa dare risposta alla domanda già presente, ma anche che in futuro il quadro della domanda possa ampliarsi, trovando nell'offerta di mobilità del sud-est una componente importante di sviluppo economico.

Già allo stato attuale, molte sono le opportunità di sviluppo presenti sul territorio della Sicilia sud-orientale che possono giovare della nuova offerta di infrastrutturazione proposta dal "Piano d'azione", tuttavia è nella visione futura che il contesto del sud-est potrà lavorare - nella visione del PUM - ad un incremento della disponibilità di canali di mobilità che potranno incrementare la forza delle filiere e creare nuove linee di sviluppo economico del territorio delle province della Sicilia orientale.

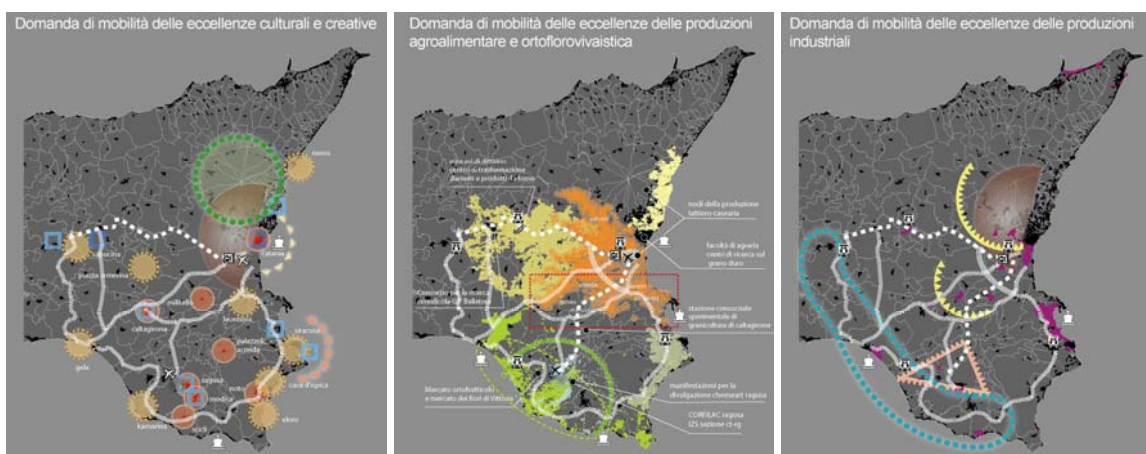


Figura 2 - La domanda di mobilità generata dalle eccellenze territoriali

Il PUM, quindi, individua tre grandi classi di domanda che potranno essere interessate dall'incremento della mobilità di persone e merci:

- le eccellenze culturali e naturalistiche;
- le produzioni agroalimentari e ortoflorovivaistiche;
- le eccellenze delle produzioni industriali.

I flussi generati da queste tre categorie di domanda presentano specifiche necessità cui rispondere con l'offerta di mobilità proposta dal PUM.

La domanda di mobilità delle eccellenze culturali e creative riguarda le componenti territoriali che potranno richiedere mobilità delle persone verso i nodi della cultura, sia in termini di fruizione culturale, sia in termini di produzione culturale e di formazione. All'interno di questa categoria sono state annoverate anche le "produzioni innovative" di *Etnavalley* e, nel loro complesso, Catania e Siracusa come luoghi della produzione, divulgazione e fruizione della cultura. Nel dettaglio sono state selezionate le seguenti componenti:

- parchi archeologici regionali;

- area ad alta naturalità: Parco Naturale Regionale dell'Etna Parco fluviale dell'Alcantara;
- centri storici del Val di Noto;
- Catania gateway city;
- Siracusa città della cultura;
- sede di ateneo;
- sede di consorzio universitario o sede universitaria decentrata;
- distretto produttivo ad elevata creatività e innovazione tecnologica "Etnavalley".

Per quel che attiene i temi della produzione agroalimentare l'incremento della domanda di mobilità riguarderà la necessità di intervenire sulla velocità con cui le produzioni raggiungono i mercati di destinazione e, quindi, la specializzazione produttiva potrà giovare dell'incremento della capillarità del sistema di trasporti del sud-est.

Gli elementi che possono essere interessati da un potenziale incremento della domanda sono:

- il protodistretto lattiero caseario;
- il protodistretto dell'arancia pigmentata;
- il protodistretto caseario del ragusano;
- l'area della produzione cerealicola dell'ennese;
- le aree di produzione del limone di Siracusa e di Siracusa;
- l'area della produzione ortoflorovivaistica.

Per quel che attiene i temi della produzione industriale la domanda potrà indirizzarsi verso la definizione di filiere per il completamento della produzione industriale dei semilavorati provenienti dall'estero e per la distrettualizzazione di produzioni locali di particolare pregio.

Gli elementi selezionati sono:

- il protodistretto della pietra lavica;
- il protodistretto della plastica e dei polimeri;
- il distretto produttivo hi-tech e bio-tech;
- il protodistretto della lavorazione dei marmi e delle pietre lucidabili;
- le aree industriali, di stoccaggio e della grande distribuzione organizzata.