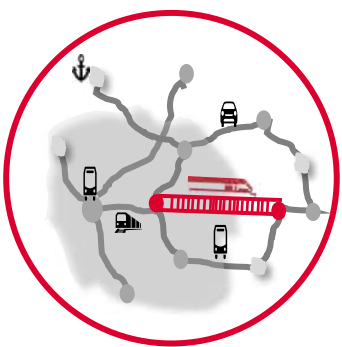


Il nuovo collegamento ferroviario Palermo Catania Cantieri in corso

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo:
il ruolo strategico del tratto siciliano



RFI si trova ad operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento



Forte crescita della domanda di mobilità e **squilibrio** tra trasporto pubblico e privato. Limitata soddisfazione delle persone per **l'accessibilità e la qualità** delle stazioni e dei servizi ferroviari, soprattutto in ambito metropolitano e regionale. Opportunità in crescita dal turismo



Presenza di un **gap di connettività ferroviaria** in termini di integrazione tra i diversi sistemi di mobilità e di **disomogeneità** nei livelli prestazionali delle linee e delle reti ferroviarie nelle diverse aree del Paese



Progressiva evoluzione dello **spazio ferroviario unico europeo** e del contesto regolatorio per favorire **l'interoperabilità**, la **concorrenza** e la **cooperazione** tra gestori per lo shift modale nel trasporto di persone e merci



Crescente **urbanizzazione, climate change e fragilità del territorio**, con eventi repentini e distruttivi che richiedono un continuo sforzo per il presidio e la resilienza dell'infrastruttura e per la conservazione del territorio



Aumento del ruolo dell'**innovazione tecnologica** e della **sostenibilità integrata** per la competitività del Paese e lo sviluppo della **mobilità del futuro** come leva per l'innalzamento della **qualità della vita** (i.e. **ambiente**, integrazione centro e periferia)

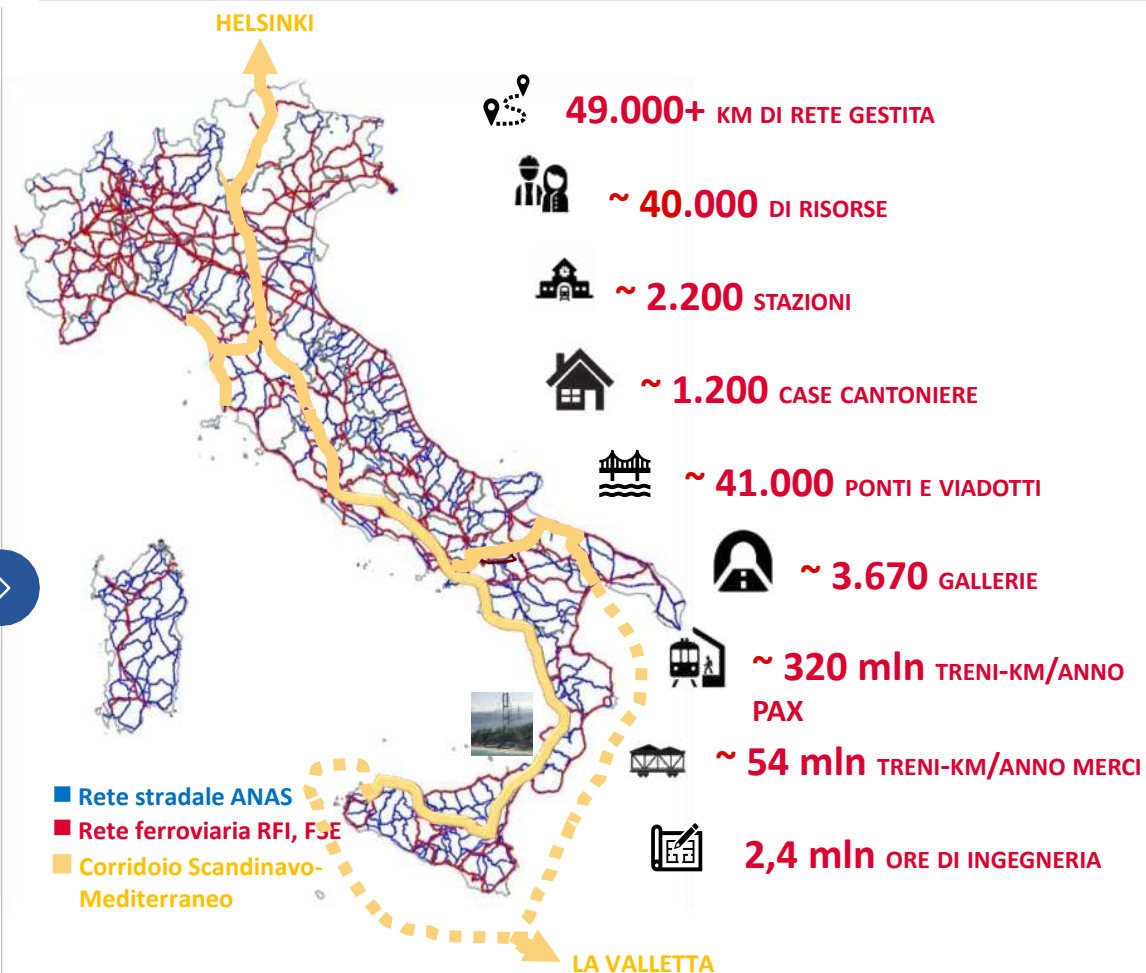
Il Polo Infrastrutture realizzerà un grande piano investimenti sulla rete stradale e ferroviaria



IL POLO INFRASTRUTTURE,
QUATTRO GRANDI
SOCIETÀ CON UN
BUSINESS COMUNE:
L'INFRASTRUTTURA

OBIETTIVI

- Garantire messa a terra degli investimenti
- Definire/specializzare i ruoli delle diverse infrastrutture (es., Ferro per lunga percorrenza)
- Massimizzare le sinergie industriali garantendo piena integrazione delle infrastrutture



Integrazione delle reti per uno sviluppo **sostenibile, integrato, digitale, connesso ed intermodale.**

~180
Mld €

~120
Mld €



~55
Mld €



~5
Mld €

Altre società Polo Infrastrutture

Principali investimenti e benefici sulle direttrici ferroviarie e sui collegamenti di ultimo-penultimo miglio al Sud

Roma-Pescara

Il collegamento consentirà di raggiungere Roma da Pescara in circa 2h.

Adriatica

Gli interventi completeranno il raddoppio Bologna-Lecce, con tempi di percorrenza in meno di 6 h

Napoli-Bari

La nuova linea consentirà di raggiungere Bari da Roma in 3h e da Napoli in 2h.

Battipaglia – Potenza – Taranto

Il potenziamento consentirà di raggiungere Taranto da Napoli via Battipaglia in circa 3h30'.

Salerno – Reggio Calabria

La nuova linea consentirà di raggiungere Reggio Calabria da Roma in 4h e da Napoli in 3h.

Linea Jonica e trasversali Calabria

Più elevati livelli prestazionali della linea e la riduzione delle attuali sedi di incrocio.

Messina - Catania - Palermo

L'itinerario consentirà di raggiungere Catania da Messina in 1h e da Palermo in 2h.

Rete sarda

Interventi che garantiranno una migliore offerta di trasporto regionale.

104 mld di opere al Sud di cui 53 finanziate (~51%)*

* Opere finanziate all'Agg. 2023 del CdP-I



PORTI

Al 2032, saranno realizzati 3 nuovi collegamenti ferroviari e potenziati 2 collegamenti già esistenti



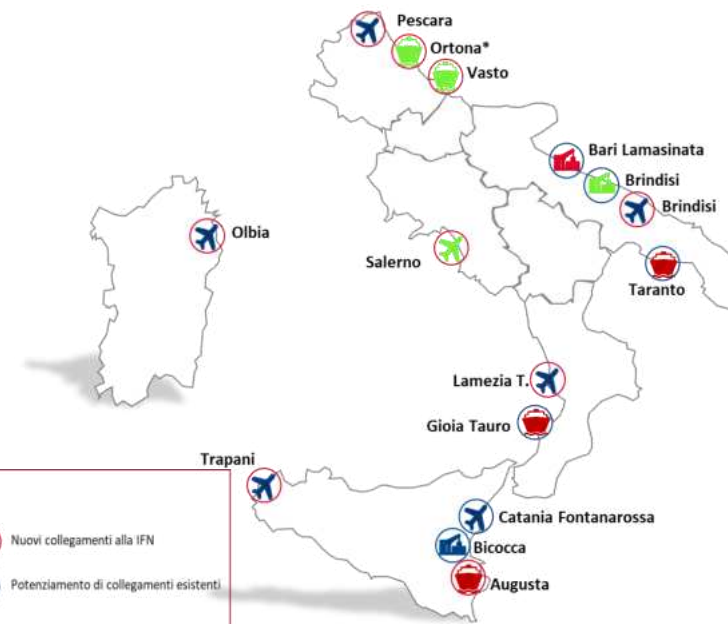
TERMINALI

Al 2032, saranno potenziati 3 collegamenti.



AEROPORTI

Al 2032, saranno realizzati 6 nuovi collegamenti ferroviari e potenziato 1 collegamento già esistente



LEGENDA

- Core
- Comprehensive
- Off-TEN
- Nuovi collegamenti alla IFN
- Potenziamento di collegamenti esistenti

* Realizzazione del collegamento ferroviario a cura ZES Abruzzo



VELOCITA'



CAPACITA'



PRESTAZIONI



ACCESSIBILITA' ALLA RETE

Il nuovo collegamento veloce Catania-Palermo



Per realizzare il **PNRR nei tempi e mettere a terra gli investimenti già finanziati**, è necessario uno sforzo straordinario del sistema paese per raggiungere volumi di produzione mai così alti nel passato e per consentire alla filiera dei fornitori una sufficiente stabilità nel medio – lungo periodo.

Benefici

Scenario 0: Riduzione tempi di viaggio (PA-CT collegabili in 2 h); incremento capacità e prestazioni; miglioramento accessibilità e regolarità;

Scenario 1: Ulteriore incremento della regolarità, accessibilità e delle prestazioni del servizio

Interventi inseriti nel PNRR
 Interventi in corso
 Interventi da avviare

Rete ferroviaria
 Tratte/Località oggetto di intervento

Palermo-Catania: benefici di breve – lungo periodo

Valore Aggiunto e Occupazione

L'impatto sull'economia e sull'occupazione connesso a questo **programma di interventi** è prevalente nella fase di costruzione. L'analisi condotta dimostra che **potenziare i sistemi di trasporto ferroviario** genera **Valore Aggiunto** dal punto di vista reddituale, dando impulso al **sistema occupazionale**.



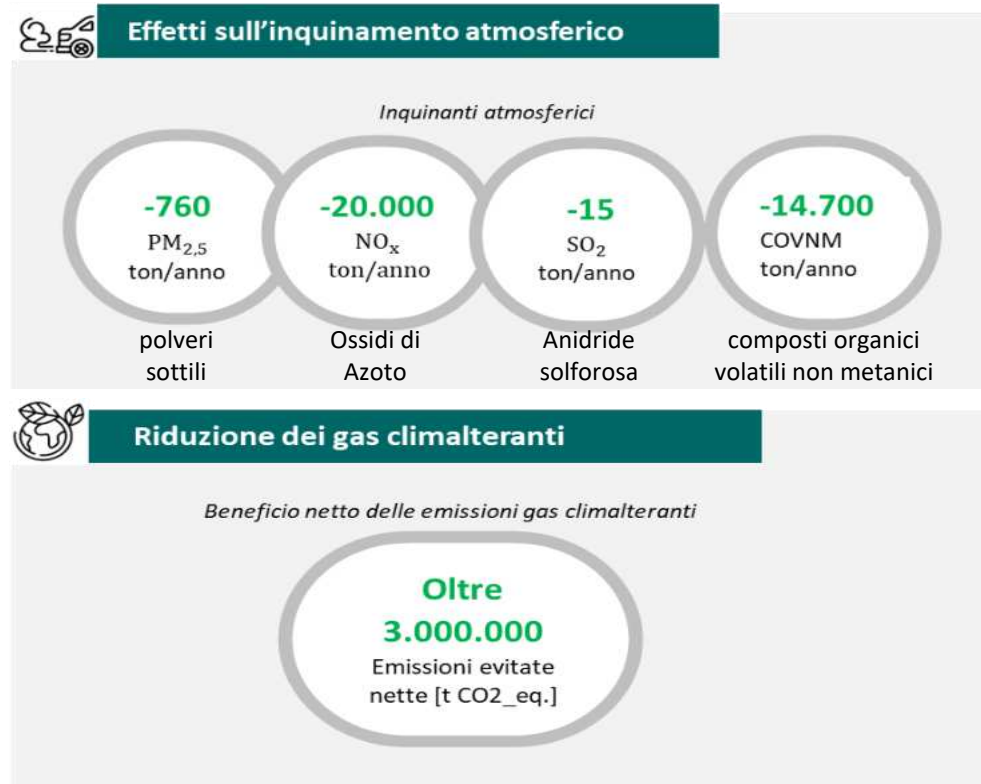
Il “valore aggiunto”, in termini monetari, è l'impatto sull'Economia generato dalla supply chain attivata con la fase di realizzazione del Progetto

Impatto Totale
(diretto, indiretto e indotto)

~ 6.000 mln €

Effetti ambientali

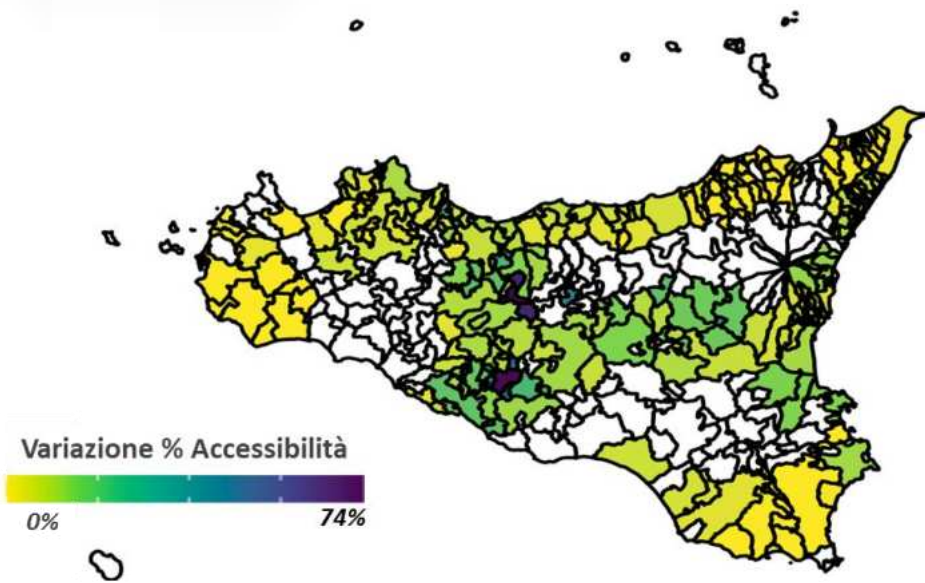
Le previsioni indicano che la realizzazione dell'intero investimento comporterà una **riduzione degli inquinanti atmosferici e dei gas climalteranti**, nel periodo di studio 2023-2060 . Tali benefici sono stati calcolati e valorizzati nell'Analisi Costi benefici:



Benefici di lungo periodo: accessibilità ed effetto agglomerativo

Dalla valutazione emerge che, nel lungo periodo, le province di **Agrigento, Enna e Caltanissetta** beneficeranno maggiormente dell'investimento ferroviario grazie alla loro posizione e vedranno un particolare **aumento dell'accessibilità**, sia in termini di **servizi di base per la popolazione** che di **opportunità di studio**.

L'**indice di Gini** applicato ai risultati dell'accessibilità mostra una riduzione **delle disuguaglianze** pari a un valore medio regionale di **0,5%**.



Dall'analisi condotta emerge un aumento della densità effettiva di occupazione e, conseguentemente, un considerevole **aumento della produttività** per i lavoratori dell'area complessivamente pari a +5%. Tale aumento è più evidente nelle province di **Enna, Caltanissetta e Agrigento**.

	 DENSITÀ OCCUPAZIONALE	 PRODUTTIVITÀ
Caltanissetta	31%	1,2%
Enna	30%	1,2%
Agrigento	23%	0,9%
Catania	13%	0,5%
Palermo	12%	0,5%
Siracusa	10%	0,4%
Messina	4%	0,2%
Ragusa	3%	0,1%
Trapani	1%	0,0%
Totale		+5%

Una riduzione del costo di trasporto fa sì che i lavoratori delle diverse zone verranno a trovarsi più vicini; la densità effettiva in termini assoluti aumenta, incrementando di conseguenza la produttività di lavoratori e imprese. Per il calcolo della produttività è stato utilizzato un coefficiente di elasticità alla densità occupazionale pari a 0,04*.

* "Transport, Wider Economic Benefits, and Impacts on GDP" Dipartimento dei trasporti britannico (2005)