

XVII LEGISLATURA

MOZIONE ORDINARIA

N. 0000 - Interventi urgenti per il potenziamento delle linee ferroviarie Siracusa-Gela, Trapani - Castelvetro-Mazara, Palermo-Agrigento, del collegamento ferroviario tra l'area portuale di Augusta e la linea Catania-Siracusa e la linea Gela-Licata-Canicattì-Agrigento.

Premesso che

il D.Lgs. 18 novembre 1997 n. 422 ha decentrato funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico regionale e locale. La programmazione dei servizi compete, dunque, alle Regioni che:

- definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per i piani di bacino;
- predispongono e aggiornano il piano regionale dei trasporti, tenendo conto dei piani di bacino;
- approvano il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso cui attuare il piano regionale;
- definiscono, insieme agli enti locali e nel rispetto dei criteri di omogeneità tra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di TPL;

il D.Lgs. 112/2015 recepisce la direttiva 2012/34/UE sull'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico, definendo, all'art. 3.1.cc, «richiedente» “un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le province autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario”;

il Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021 con Rete Ferroviaria Italiana prevede per la Sicilia un costo delle opere contrattualizzate di oltre 13 miliardi di euro, di cui oltre 10 già finanziati, tra cui 4,7 miliardi per il raddoppio Palermo-Catania e 2,3 miliardi per il raddoppio Giampiliere-Fiumefreddo;

il dossier di Legambiente “Pendolaria” 2019 rileva come siano molte le linee in Sicilia ad offrire condizioni di viaggio pessime, come per la Siracusa-Ragusa-Gela, la Trapani-Castelvetro e la Agrigento-Palermo;

il Regolamento Europeo n. 1315 dell'11 dicembre 2013 mira a pianificare e sviluppare le reti trans-europee dei trasporti individuando alcuni progetti prioritari tra cui lo sviluppo dei 14 porti “core” della rete Ten-T. Rete Ferroviaria Italiana è impegnata nello sviluppo della fruibilità dei terminali merci, attraverso l'efficientamento delle condizioni di accesso all'infrastruttura e l'offerta integrata di servizi, con particolare riferimento ai servizi dell'ultimo miglio;

Rilevato che

la linea Agrigento-Palermo rientra tra le 10 peggiori linee pendolari italiane, descritte nel rapporto Pendolaria 2019 e la peggiore per i pendolari in Sicilia. Infatti, malgrado la domanda di spostamento tra le due città sia molto rilevante, con un bacino di utenza di 950.000 abitanti e i lunghi lavori di potenziamento della SS121-SS189 Palermo-Agrigento, solo una bassa percentuale

si sposta in treno e la ragione sta nel fatto che i treni sono lenti, pochi rispetto alla capacità della linea e risultano molto spesso in ritardo; il tempo di percorrenza è di 1 ora e 55 minuti (per il treno più veloce), la velocità media di 67 km/h, e sono 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea lunga 137 km ed elettrificata dagli anni 90;

il progetto per la valorizzazione della linea Siracusa-Ragusa-Gela, inserito tra gli interventi della delibera CIPE n. 85 del 29/09/2002, prevedeva la velocizzazione della tratta nelle province della Sicilia sud-orientale, che coinvolge un bacino d'utenza pari a 580.000 abitanti e un investimento di 200 milioni di euro. Tuttavia, del progetto per i 263 Km a semplice binario non elettrificato, ad oggi, non si hanno più notizie, spostando sempre in avanti il finanziamento dell'opera, sempre presente ma mai finanziata a partire dal Contratto di programma RFI 2001-2006. Nel frattempo, nonostante la tratta ferroviaria colleghi ben tre province, attraversi importanti siti Unesco e le principali città del Barocco, la linea non è elettrificata e la velocità media è di 55 km orari. I pendolari (circa 500 al giorno) criticano proprio gli attuali tempi di percorrenza che sono simili se non addirittura superiori ai tempi di percorrenza dei treni di venti anni fa;

il potenziamento della linea Trapani-Castelvetrano, inserito anch'esso tra gli interventi della delibera CIPE n. 85/2002, risale al 2005 quando è stato redatto un Progetto Preliminare di velocizzazione dell'itinerario che interessa importanti centri abitati (Trapani, Aeroporto Birgi, Marsala, Mazara, Castelvetrano, Alcamo) e prevedeva anche rettifiche di tracciato. Nel 2008 il progetto preliminare è stato trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione del MIT, corredato di apposita istruttoria, comprensiva di una dichiarazione di non sostenibilità tecnico-economica degli interventi previsti;

l'attuale collegamento ferroviario sulla costa meridionale della Sicilia tra Gela-Licata-Agrigento si sviluppa lungo un tracciato a binario singolo, non elettrificato tra Gela e Canicattì ed elettrificato tra Canicattì e Agrigento. Da tempo comitati pendolari ed enti locali chiedono un potenziamento del servizio e necessari interventi infrastrutturali che possano servire un bacino di utenza di almeno 150 mila persone e offrire un servizio adeguato al sempre maggiore flusso turistico;

in data 20 ottobre 2020 Fs e Snam hanno siglato un Memorandum of Understanding per lo sviluppo del trasporto ferroviario a idrogeno. L'obiettivo è valutare la fattibilità tecnico-economica e i possibili modelli di business legati a questa nuova frontiera e incentivare così una mobilità sempre più sostenibile e pulita, in piena coerenza con gli indirizzi europei del Green New Deal. L'intesa prevede la realizzazione di analisi e progetti congiunti su linee ferroviarie convertibili all'idrogeno in grado di rendere più ecologici i viaggi di passeggeri e merci sulle tratte ferroviarie non ancora elettrificate;

dei 14 porti "core", 10 risultano allacciati alla rete ferroviaria nazionale mentre ne sono ancora sprovvisti i porti di Bari, Augusta, Palermo e Cagliari;

in data 6 agosto 2020 è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra Rfi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e la Regione siciliana, per lo sviluppo della progettazione relativa alla realizzazione del collegamento ferroviario tra l'area portuale di Augusta e la linea Catania-Siracusa, facente parte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, sviluppando entro il 31 dicembre 2021 la progettazione definitiva;

Considerato che

il progetto del nuovo collegamento Palermo-Catania 2^a macrofase, prevede il raddoppio del tracciato nella tratta Lercara-Fiumetorto, si potrebbero prevedere ulteriori interventi di potenziamento sulla Palermo-Agrigento, con il raddoppio della tratta Lercara-Agrigento, che

consentirebbe un incremento dei livelli prestazionali sulla relazione Palermo–Agrigento e attraverso il Passante di Palermo permetterebbero un collegamento più veloce con l'aeroporto di Punta Raisi;

gli interventi di potenziamento ed elettrificazione della linea Siracusa-Ragusa-Gela ridurrebbero notevolmente i tempi di viaggio e migliorerebbero la regolarità del servizio, per pendolari e turisti. Il tracciato della relazione Siracusa-Gela segue il corridoio naturale della pianura che costeggia tutto il versante sud-est, per poi introdursi nella zona più montuosa di Ragusa per raggiungere Gela. Attraversa un territorio ricco di siti Unesco, bellezze architettoniche e paesaggistiche, come le splendide cittadine di Noto, Scicli e Modica o importanti aree del sistema delle aree protette, come l'area del fiume Ciane, del fiume Cassibile e Cava Grande del Cassibile;

gli interventi sulla linea Trapani-Castelvetrano consentirebbero una riduzione dei tempi di viaggio e un notevole miglioramento della regolarità del servizio. I centri urbani di Trapani, Marsala, Mazara e Castelvetrano, attualmente collegati da una linea ferroviaria non elettrificata e a binario unico, potrebbero essere interessati da un metrò di superficie che colleghi il territorio di paesi e città, oramai estesi, a ridosso l'uno all'altro. Un servizio di trasporto collettivo ad elevata capacità tra i vari centri del territorio provinciale trapanese in grado di coinvolgere una popolazione di 250 mila abitanti;

da organi di stampa si apprende di uno studio di fattibilità da parte dell'Assessorato infrastrutture in merito al miglioramento del collegamento tra Gela a Caltanissetta a cui si potrebbe aggiungere lo studio di una nuova modalità di collegamento tra Licata e Agrigento che bypassi l'attuale tracciato che si sviluppa internamente verso Canicattì (<https://agrigento.gds.it/articoli/economia/2020/09/26/treni-stop-per-un-anno-ai-collegamenti-a-licata-ravanusa-campobello-e-canicatti-9be5d681-91dd-4fc0-bad5-8361f886cec4/>);

in tutta la Regione sono poco meno di 36.000 i pendolari (nel 2009 erano 50.300) che, nonostante le difficoltà di una rete obsoleta ed inadeguata, continuano comunque a preferire i treni come mezzo per i propri spostamenti;

nel maggio del 2018 la Regione siciliana ha sottoscritto il Contratto di Servizio 2017-2026 con Trenitalia. Il piano di investimenti prevede l'acquisto di 43 nuovi treni per potenziare la mobilità regionale e metropolitana e ridurre l'età media dei convogli dai 24,5 anni del 2017 ai 7,6 del 2021;

la Sicilia è la regione dove si è registrato il maggiore incremento di viaggiatori a bordo dei treni regionali: circa 930mila persone in più (+12,7%) hanno viaggiato con Trenitalia nei primi nove mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;

il commercio marittimo è stimato in aumento con un tasso di crescita media annuale del 3,8 per cento tra il 2019 e il 2023 e il Mediterraneo rappresenta una via privilegiata per il traffico container, concentrando il 27 per cento dei servizi di linea mondiali. Ciò crea importanti opportunità di investimento per i Paesi in grado di offrire una moderna e integrata rete logistica di infrastrutture portuali e retroportuali accompagnata da una efficiente e moderna connettività per la mobilità stradale e ferroviaria capace di collegarsi con i principali corridoi europei. Alla luce del protocollo di intesa firmato il 6 agosto 2020 tra Rfi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e la Regione siciliana, sarebbe opportuno rivedere il tracciato della linea Catania-Siracusa (facente parte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale), che eviti l'attraversamento ferroviario della città di Augusta, consentendo il raggiungimento di adeguati standard di sicurezza in previsione di un maggior flusso merci e la riduzione dei tempi di percorrenza sulla tratta Catania-Siracusa;

occorre rimettere al centro dell'attenzione l'incredibile ritardo e assenza di investimenti sul piano delle infrastrutture e gli interventi sopra descritti sono ormai indispensabili per il rilancio del

trasporto ferroviario e il miglioramento degli spostamenti e della qualità di vita di milioni di persone che ogni giorno viaggiano per ragioni di lavoro o di studio;

IMPEGNA IL GOVERNO REGIONALE
E PER ESSO L'ASSESSORE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

- ad aggiornare il piano regionale dei trasporti, nell'ottica di un potenziamento dei servizi di trasporto ferroviario tra i territori;
- ad avviare tutte le interlocuzioni del caso per valutare la possibilità che la Sicilia, ed in particolare le tratte non elettrificate citate in premessa, siano oggetto del progetto sperimentale frutto dell'accordo tra Fs e Snam sullo sviluppo dell'idrogeno nel trasporto ferroviario;
- ad intervenire nel più breve tempo possibile, ponendo in essere tutte le azioni necessarie ad aprire un'interlocuzione con i Comuni, Liberi Consorzi e Città Metropolitane interessate dalle tratte in questione;
- ad interloquire, allo stesso tempo, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i vertici di *Rete Ferroviaria Italiana*, al fine di:
 - ottimizzare il collegamento ferroviario tra l'area portuale di Augusta e la linea Catania-Siracusa, attraverso la revisione del tracciato ferroviario della linea Catania-Siracusa che eviti l'attraversamento ferroviario della città di Augusta;
 - permettere il potenziamento ed elettrificazione della linea Siracusa-Ragusa-Gela;
 - potenziare ulteriormente il collegamento Agrigento-Palermo attraverso il raddoppio della tratta Agrigento-Lercara;
 - sviluppare il collegamento con modalità metrò di superficie della linea Trapani-Castelvetrano;
 - avviare uno studio di fattibilità volto a potenziare l'attuale tracciato tra Gela e Agrigento e valutare l'opportunità di un nuovo collegamento diretto tra Licata e Agrigento.

Firmatari: Zito S., Cappello F., Campo S., Ciancio G., Damante C., Di Caro G., De Luca A., Di Paola N., Marano J., Pasqua G., Schillaci R., Siragusa S., Sunseri L., Trizzino G., Zafarana V.