

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1734

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MULÈ, SCOMA

Agevolazioni tariffarie per assicurare il diritto alla mobilità dei residenti e dei lavoratori della provincia di Trapani

Presentata il 3 aprile 2019

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La Sicilia vive in una condizione di estremo disagio in termini infrastrutturali e di mobilità. Non fa eccezione, ovviamente, l'ambito del trasporto pubblico, che in alcuni casi rappresenta un evidente segno di insipienza nelle politiche per il Mezzogiorno adottate finora.

Il rilancio della Sicilia occidentale, in particolar modo del capoluogo di regione e della provincia di Trapani, appare un passaggio fondamentale e improcrastinabile, vieppiù per le evidenti ricchezze insite nel territorio compreso tra Palermo, Castelvetro, Mazara del Vallo, Marsala e Trapani: l'area geograficamente più avanzata che può rappresentare, con i dovuti investimenti e il necessario rilancio, l'avanguardia della crescita non solo meramente economica ma anche e soprattutto sociale e culturale dell'intera regione.

Per rilanciare, quindi, la Sicilia occidentale serve in primo luogo garantire una connessione adeguata del capoluogo regionale alla provincia più a ovest dell'isola. Attualmente Trapani è collegata a Palermo attraverso due assi ferroviari, quello via Milo e quello via Castelvetro, entrambi interessati da un progetto volto alla velocizzazione dei servizi in attuazione della delibera del CIPE n. 85/2002 del 29 settembre 2002, che ha conferito alla società Rete ferroviaria italiana Spa l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno. Gli interventi, nello specifico, consistono nella trasformazione della stazione di testa di Punta Raisi in passante con collegamento diretto con Trapani, nella velocizzazione con varianti in sede e fuori sede tra Punta Raisi e Alcamo diramazione e tra Alcamo diramazione e Trapani e con po-

tenziamento infrastrutturale fra Trapani e Castelvetro. Sono previsti, inoltre, interventi nel nodo di Trapani per migliorare l'accessibilità alla stazione dalle nuove zone di espansione della città.

La linea Palermo-Trapani è sostanzialmente suddivisa in tre tratte principali: Palermo-Piraineto-Alcamo diramazione, di 79 chilometri; Alcamo diramazione-Trapani, via Milo, di 47 chilometri; Alcamo diramazione-Trapani, via Castelvetro, di 117 chilometri. Attualmente la linea è elettrificata da Palermo fino a Cinisi Terrasini, mentre da Cinisi Terrasini a Trapani via Castelvetro è esercitata mediante locomotori a trazione diesel e la linea via Milo è chiusa all'esercizio ferroviario per cedimenti infrastrutturali verificatisi nel corso del 2013. Mazara del Vallo rappresenta, insieme a Marsala, una delle realtà con maggiore potenziale di crescita, basti pensare al processo di conversione agricola che sta interessando l'agro mazarese e quello marsalese con lo sviluppo delle colture di melograno, in grande crescita e con apprezzabili previsioni per il futuro in termini di sviluppo economico. Più specificatamente, Mazara del Vallo dista da Trapani poco più di 50 chilometri e da Palermo oltre 130 chilometri. Nel primo caso il tempo di percorrenza su strada è di circa un'ora mentre su rotaia i tempi si accorciano lievemente a circa 50 minuti. Ben altro discorso si deve fare per quanto concerne la distanza tra Mazara del Vallo e Palermo: per coprire i 131 chilometri su strada si stimano circa un'ora e 45 minuti mentre su rotaia i tempi si dilatano a oltre 3 ore e 20 minuti nel migliore dei casi (due cambi) fino, addirittura, a oltre 4 ore (in caso di tre cambi).

Nonostante il richiamato progetto di velocizzazione dei servizi ferroviari, riportato peraltro anche nel più recente Contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa, ad oggi i cittadini e i lavoratori di Mazara del Vallo per raggiungere il capoluogo di regione subiscono i disagi della linea ferroviaria e in alternativa devono optare per il servizio

di trasporto pubblico locale su gomma, al momento affidato a una società concessionaria.

Le tariffe per la tratta Mazara del Vallo-Palermo del servizio su gomma e di quello su ferrovia sono praticamente le stesse. Come se non bastasse Mazara del Vallo vive una condizione, analoga a molti centri urbani del Paese, di urbanizzazione delle linee ferroviarie che in occasione di ogni passaggio di convogli di fatto bloccano il traffico locale allungando i tempi di percorrenza su gomma. Nel caso mazarese il centro urbano è di fatto tagliato in due a causa dei mancati lavori di realizzazione di sottopassaggi in corrispondenza di passaggi ferroviari che permettano alla circolazione viaria di non essere intralciata da quella ferroviaria.

La presente proposta di legge si prefigge quindi l'obiettivo, in attesa della realizzazione dei lavori previsti dalla citata delibera del CIPE n. 85/2002, di tutelare e promuovere il diritto alla mobilità dei cittadini siciliani, in particolar modo di quelli che risiedono o lavorano nel territorio trapanese tra Mazara del Vallo e Palermo.

A tale fine l'articolo 1 prevede che la regione Sicilia stipuli una convenzione *ad hoc* con la società concessionaria del servizio di trasporto pubblico locale su gomma al fine di assumere l'onere di una quota pari almeno al 70 per cento del costo dei biglietti, così da non gravare sugli utenti del servizio. Per la copertura degli oneri relativi si destinano risorse pari a 500.000 euro annui per il triennio 2019-2021. Considerando che un titolo di viaggio per la singola tratta Mazara del Vallo-Palermo o viceversa è mediamente pari a 9,20 euro, la quota a carico della regione Sicilia ammonterebbe a circa 6,50 euro a tratta. Con la previsione di risorse complessive pari a 500.000 euro annui si possono quindi coprire circa 77.600 titoli di viaggi per singola tratta all'anno.

Le risorse sono rinvenute nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2019,

utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Ai fini della definizione delle modalità e dei criteri di applicazione della agevola-

zione tariffaria si prevede l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Regione siciliana.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Nelle more della realizzazione dei lavori di adeguamento e di potenziamento della linea ferroviaria Palermo-Trapani, con specifico riferimento alle attività per la riduzione dei tempi di viaggio e per il miglioramento della regolarità del servizio lungo l'asse Mazara del Vallo-Castelvetrano, in attuazione della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 85/2002 del 29 settembre 2002, e del Contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa, la Regione siciliana stipula con la società concessionaria del trasporto pubblico locale di linea su gomma, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, una convenzione volta a tutelare il diritto alla mobilità dei residenti e dei lavoratori della provincia di Trapani attraverso la previsione di agevolazioni tariffarie per l'acquisto e per l'uso dei titoli di viaggio riferiti alla tratta stradale da Mazara del Vallo a Palermo, via Castelvetrano, e viceversa.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Regione siciliana, sono definiti le modalità e i criteri per l'attuazione del comma 1, stabilendo, in particolare, che la convenzione di cui al medesimo comma 1 preveda che almeno una quota pari al 70 per cento del costo del titolo di viaggio sia sostenuta in compartecipazione con le risorse allo scopo destinate alla Regione siciliana ai sensi del comma 3.

3. Ai fini del comma 2, alla Regione siciliana sono destinate risorse pari a 500.000 euro annui per gli anni 2019, 2020 e 2021. Agli oneri di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2019-

2021, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2019, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



18PDL0055180