



Repubblica Italiana

ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

XVII LEGISLATURA

ALLEGATO ALL'ORDINE DEL GIORNO

SEDUTA PUBBLICA N. 62

Servizio Lavori d'Aula

**SVOLGIMENTO, AI SENSI DELL'ART. 159, COMMA 3,
DI INTERROGAZIONI E DI INTERPELLANZE
DELLA RUBRICA:
“Infrastrutture e mobilità”**

XVII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 2 - Funzionalità del Servizio provinciale della Motorizzazione civile di Catania.

All'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

il Servizio provinciale della Motorizzazione civile di Catania registra gravi disfunzioni nell'espletare le proprie funzioni di istituto;

in particolare, si registrano consistenti ritardi nel disbrigo delle pratiche relative alle nuove immatricolazioni e alla revisione dei veicoli esistenti con conseguenze negative a carico delle ditte di trasporto e delle rivendite di autoveicoli; ritardi, peraltro, aggravati da una nuova procedura che richiede il rilascio del nulla osta preventivo all'immatricolazione;

inoltre, si segnala una disparità di trattamento tra i vari consorzi di autoscuole e/o centri di istruzione nell'assegnazione mensile delle sedute di esami di guida, costringendo di fatto qualche consorzio (nello specifico il Consorzio S.C.A.P.A. con sede a Catania, ma che raggruppa circa 100 autoscuole dislocate su tutto il territorio provinciale) ad espletare esami di guida alla scadenza dei 6 mesi della pratica, precludendo, così come previsto per legge, la possibilità della seconda prova in caso di esito negativo;

da qualche mese, inoltre, il Direttore ha di fatto bloccato ed escluso la possibilità, come avviene nel resto del territorio nazionale, di presentare pratiche di candidati per conseguire la patente di 'fuori provincia', anche se trattasi di comuni limitrofi e con dichiarazioni che ne giustificano la motivazione;

tale stato di cose sta generando allarme negli operatori del settore e negli utenti col conseguente blocco delle attività commerciali e di consulenza automobilistica, nonché di autoscuole e centri d'istruzione, con conseguenze negative da parte degli utenti;

il protrarsi di tali problematiche rischiano di infliggere un ulteriore colpo mortale all'immagine della pubblica amministrazione regionale e alla sua capacità di fornire un servizio alla collettività in modo efficace ed efficiente;

per conoscere quali siano le ragioni che causano

./..

i gravi disservizi esposti in premessa da parte del Servizio provinciale della Motorizzazione civile di Catania e quali urgenti provvedimenti si intendano assumere al fine di ripristinare l'ordinaria funzionalità del suddetto ufficio.

(L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza)

(28 dicembre 2017)

BARBAGALLO

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 99 - Notizie in merito all'aggravarsi del fenomeno franoso verificatosi in data 27 febbraio 2018 in via Favignana - Monserrato nel comune di Agrigento.

Al Presidente della Regione, all'Assessore per il territorio e l'ambiente, e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

con nota del 27 Giugno 2013 il Comune di Agrigento - Settore VII e Settore V Protezione Civile e Pubblica Incolumità - ha richiesto un sopralluogo congiunto in Via Favignana - Monserrato all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente Serv. III U.O.B. 1; al Dipartimento Regionale della Protezione Civile - Servizio per la Provincia di Agrigento; al Genio Civile di Agrigento e al Comando di Polizia Locale Nucleo Pubblica Incolumità e D. U, evidenziando il dissesto che interessa il versante in oggetto;

il 2 Luglio 2013 si sono ritrovati presso la Via Favignana - Monserrato per il sopralluogo il D. R. P. C., l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, il Comune di Agrigento non risultando presente il Genio Civile di Agrigento. I tecnici del D. R. P. C. hanno invitato il Sindaco a porre in atto la transennatura delle aree interessate dal fenomeno franoso, a monitorare l'eventuale evoluzione ribadendo le competenze discendenti dall'art. 2 della L. 225/92. I tecnici dell'ARTA si sono riservati di attivare le procedure per l'aggiornamento del PAI. I tecnici del D. R. P. C. e dell'ARTA invitavano il Comune a verificare il giusto funzionamento delle reti idriche fognarie esistenti, nonché la tenuta delle vasche di accumulo. Il Comune tramite i suoi tecnici informava che l'Ufficio del Genio Civile già dal 2007 risultava incaricato della progettazione delle opere di messa in sicurezza;

con nota n.11499 del 24 Febbraio 2014 il Comune di Agrigento ha chiesto all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente il finanziamento dell'opera progettata dall'ufficio del Genio Civile a seguito di uno specifico verbale d'urgenza, richiamando la necessità di eseguire indagini geognostiche nonché avviare eventuali procedure espropriative;

con nota n. 10930 del 12 Marzo 2015 la Prefettura di Agrigento convocava specifico tavolo tecnico per affrontare con gli enti interessati la problematica;

./..

con nota del 4 Febbraio 2017 un Consigliere Comunale del Comune di Agrigento evidenziava ancora la grave situazione di pericolo;

con ordinanza sindacale n. 49 del 17 Febbraio 2017 il Comune di Agrigento disponeva la chiusura del tratto finale della Via Favignana;

con nota n.16241 del 22 Febbraio 2017 il Comune di Agrigento convocava ulteriore riunione operativa per il 28/2/2017;

con nota n. 11371 del 24 Febbraio 2017 il D. R. P. C. Sicilia segnalava al Sindaco la necessità di verificare il funzionamento delle rete idriche e fognarie, evidenziava il rischio per la popolazione residente, invitava di attivare tutte le procedure necessarie per la salvaguardia della pubblica e privata incolumità ai sensi dell'Art. 15 comma 3 della L. 225/92 e richiama gli altri uffici per acquisire notizie sulle rispettive notizie poste in essere;

con ordinanza sindacale n. 74 del 29 Marzo 2017 il Comune di Agrigento ordina alla Società Girgenti Acque S.p.a. di effettuare il controllo sulla rete idrica e fognaria in contraddittorio con il Comune di Agrigento per la riparazione di eventuali perdite; all'I. A. C. P. proprietario del terreno oggetto del fenomeno franoso la messa in sicurezza del versante; ai proprietari dei terreni limitrofi l'inibizione degli spazi;

con nota n. 0006030 del 27 Febbraio 2018 la Prefettura di Agrigento ha convocato tavolo tecnico per il 28/2/2018 per affrontare la situazione emergenziale in oggetto;

considerato che:

il fenomeno franoso ha avuto una sua evoluzione in data 27 Febbraio 2018 con successivo sgombero di n. 7 nuclei familiari per un totale complessivo di 22 persone che temporaneamente risultano ospitate presso strutture ricettive a cura del Comune di Agrigento;

il fenomeno franoso deve essere definitivamente risolto per evitare ulteriori danni alla collettività e per consentire il rientro alle normali condizioni di vita dei cittadini già sgombrati;

per sapere:

quali provvedimenti siano stati posti in essere

./..

da parte del Genio Civile di Agrigento e se quest'ultimo abbia redatto il progetto per eliminare il dissesto come da incarico datato 2007;

se l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente abbia reso disponibili le risorse necessarie per gli studi geologici e per l'esecuzione del progetto già richiesti dal Comune di Agrigento con nota del 24 febbraio 2014;

se sia stato redatto il progetto di consolidamento adeguato alla evoluzione del dissesto franoso e se quest'ultimo sia stato inserito in adeguata programmazione da parte dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente e dell'Assessore Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità;

quali provvedimenti intendano predisporre per alleviare le problematiche che subiscono i cittadini a causa dello sgombero già effettuato.

(1 marzo 2018)

DI MAURO - PULLARA - COMPAGNONE

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

- N. 158 - Ripristino e messa in opera di un'adeguata segnaletica stradale per raggiungere il 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania' ed il 'MAAS'.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

il 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania', di proprietà del comune di Catania in concessione ai grossisti per novantanove anni, è il più grande centro commerciale all'ingrosso del meridione, con superfici commerciali modulabili da 1.700 a 20.000 mq, anello viario preferenziale per il carico e scarico delle merci, ampio centro servizi, conferenze e formazione;

il Centro si estende su un'area di 890.000 mq (di cui 217.000 mq coperti), dispone di 350.000 mq di parcheggi, 190.000 mq di verde attrezzato, 10.000 mq di servizi, 18 edifici commerciali con funzioni diversificati, di un centro congressi, di un ufficio vendite, aree ristoro supportate da un efficiente servizio di vigilanza. E' situato ad 1 km dall'Aeroporto di Catania, a 3 km dal Porto di Catania, a 5 km dalla Stazione ferroviaria di Catania Centrale, e sulle tangenziali dell'Autostrada Palermo Catania (A19) e Messina Catania (A18);

il MAAS (Mercati Agroalimentari Sicilia S.C.p.A), nato nel 1989 in attuazione della legge 41/86 per la realizzazione di mercati ortofrutticoli, ittici e florovivaistici, con soci fondatori la Regione Siciliana e l'Associazione Federmercati (rappresentanza dei grossisti dell'ortofrutta), è un Centro Agroalimentare nonché uno snodo logistico centrale e di estrema rilevanza nel Mediterraneo, con significative ricadute per la filiera ortoittica ed per quella florovivaistica in termini di fatturato e di indotto generato. I Mercati Agroalimentari Sicilia (MAAS) si estendono su 1.100.000 mq di superficie, con 390.000 mq di superficie edificata a mercati, 136.000 mq Mercato Ortofrutta, 25.000 mq Mercato Ittico, 25.000 mq Area polivalente (ex Mercato Florovivaistico), 30.000 mq Aree speciali e 30.000 mq Servizi generali e tecnologici; l'area ospita 78 aziende del settore ortofrutta, 20 aziende del settore ittico, 3 aziende nell'aria polivalente, 2 spazi commerciali per la ristorazione, 1 azienda imballaggi, 1 azienda officina mezzi speciali, 1

./...

azienda tabacchi, 1 azienda servizi manutenzione e riparazione frigo, 2 aziende di facchinaggio, 5 facchini liberi ittico;

circa 9 anni fa, era stata realizzata una segnaletica stradale, a spese dei commercianti operanti all'interno del 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania', segnaletica prontamente rimossa perché messa in opera abusivamente;

rilevato che:

la totale assenza di un'adeguata segnaletica lungo l'asse dei servizi, l'infrastruttura che mette in comunicazione il centro di Catania con una vasta area periferica della città, collegandolo con la tangenziale e le autostrade, ma anche con l'Aeroporto di Catania, con il Porto di Catania e con la Stazione ferroviaria di Catania Centrale, rende estremamente difficoltoso, se non addirittura pericoloso, raggiungere il 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania' ed il MAAS;

tale situazione crea grave pregiudizio per tutte la attività del 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania' e del MAAS;

l'art. 14 comma 1 del Codice della strada dispone: 'Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta';

il controllo tecnico della segnaletica previsto dagli artt. 37 e 38 del Codice della strada consiste nella delicata e costante azione che l'ente deve assicurare per mantenere a livello ottimale le condizioni di manutenzione e di efficienza della segnaletica stradale nella sua più ampia accezione: verticale, orizzontale, luminosa e complementare;

all'Ente proprietario, in forza delle richiamate norme del Codice e delle considerazioni che precedono, spetta la ricognizione di tutta la segnaletica esistente e del suo stato di manutenzione e di efficienza;

inoltre, la realizzazione di un Ente fiera all'interno del 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania' consentirebbe di

./..

incentivare e rilanciare il settore del commercio, apportando nuova linfa vitale all'intero comparto economico;

per sapere se sia già stato posto in essere ogni atto utile e necessario per provvedere, in tempi celeri, al ripristino ed alla messa in opera di una precisa ed assolutamente necessaria segnaletica stradale che consenta di porre fine alle gravissime difficoltà che si incontrano nel raggiungere, lungo l'asse dei servizi, l'infrastruttura che mette in comunicazione il centro di Catania con la tangenziale e le autostrade, il 'Centro Commerciale all'Ingrosso della Città di Catania' ed il MAAS dalle suddette arterie stradali, ma anche e soprattutto di natura economica.

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(20 aprile 2018)

CAPPELLO - MANGIACAVALLO - CANCELLERI -
CIANCIO - DE LUCA A - DI CARO - DI PAOLA - FOTI
- CAMPO - MARANO - PAGANA - PALMERI - PASQUA G
- SCHILLACI - SIRAGUSA - SUNSERI - TANCREDI -
TRIZZINO - ZAFARANA - ZITO

XVII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 54 - Provvedimenti a favore delle isole minori.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture, premesso che:

con legge regionale 13 maggio 1987, n. 18, la Regione siciliana si è dotata di una normativa rivolta alla valorizzazione e alla crescita socioeconomica dei territori delle isole minori, considerate una risorsa naturale di notevole valore;

la legge delinea un insieme di interventi volti a dare soluzione alle principali criticità connesse alla condizione di insularità quali i collegamenti con la terraferma, lo smaltimento dei rifiuti, l'approvvigionamento idrico, la difesa dei litorali, l'adozione degli strumenti urbanistici, ecc;

in un'ottica di sistema, l'art. 2 della suddetta legge incarica il Presidente della Regione di provvedere alla elaborazione di un piano pluriennale per la realizzazione di interventi organici a carattere intersettoriale per lo sviluppo civile, culturale, socio-economico e turistico delle isole minori;

il piano elaborato dal Presidente della Regione è sottoposto alla valutazione di un Comitato composto da tutti i Sindaci dei Comuni delle isole;

considerato che:

tale normativa, sebbene risalente nel tempo, può ancora rappresentare un valido strumento per la valorizzazione delle isole minori che, grazie alla previsione di una programmazione organica adottata con il coinvolgimento dei Sindaci, appare in grado di adattare la risposta delle istituzioni alle esigenze di territori con specifiche peculiarità;

la suddetta legge, invece, ha ricevuto attuazione soltanto nei primi anni successivi alla sua entrata in vigore, con la costituzione del comitato dei sindaci e il finanziamento di alcuni interventi, ma finendo nell'oblio subito dopo;

considerato che i territori delle isole minori continuano a vivere problematiche di varia natura relative ai trasporti, ai rifiuti, al rifornimento idrico nonché all'esercizio da parte dei cittadini di diritti fondamentali quali quello alla salute, allo studio, alla mobilità, che richiedono adeguati

./..

interventi da parte delle istituzioni competenti;

per conoscere se non ritengano di dover procedere, nell'ambito delle rispettive competenze, all'attuazione della l.r. 13 maggio 1987, n. 18, ivi compresa l'adozione del piano pluriennale previsto dall'art. 2 della medesima legge, al fine di realizzarne le finalità di valorizzazione e crescita socio-economica delle isole minori siciliane.

(29 maggio 2018)

LUPO - GUCCIARDI

XVII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 66 - Trasporto pubblico della ex provincia di Trapani.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

da diversi mesi, alcuni cittadini lamentano i disagi dovuti alla esiguità se non alla quasi totale assenza dei mezzi di trasporto per raggiungere i propri luoghi di lavoro, la scuola, l'università, nell'ambito della Provincia di Trapani;

questi disagi sono stati dagli stessi segnalati sia all'apposito indirizzo mail dedicato alle segnalazioni degli utenti dei trasporti ferroviari che alla Segreteria del Presidente della Regione, ai vertici dell'assessorato infrastrutture e mobilità e di Trenitalia;

notori sono i problemi inerenti alla interruzione della tratta ferroviaria Trapani-Palermo Via Milo;

in provincia di Trapani è rimasta operante solo la tratta Alcamo diramazione Via Castelvetro, con i relativi disagi dovuti principalmente alla lentezza e ai ritardi del servizio a causa di importanti problemi infrastrutturali;

per limitare le difficoltà fino allo scorso anno era stato predisposto un servizio pullman di Trenitalia, che partiva da Alcamo diramazione passando da Salemi e da Castelvetro, alle 6.23 circa. A Castelvetro i pendolari che dovevano proseguire procedevano con il treno fino alla stazione di Trapani, ma dal mese di dicembre 2017 questo servizio pullman è stato interrotto;

l'unico servizio di trasporto disponibile, di mattina, è il treno delle 8.38 circa che parte da Alcamo diramazione Via Castelvetro, passa per Mazara ed arriva a Trapani alle ore 9.30 circa, orario sicuramente incompatibile per i pendolari che si muovono per motivi di lavoro e studi, con gravi ripercussioni per alcuni di questi pendolari che rischiano (licenziamento, abbandono scolastico);

ritenuto che:

il diritto alla mobilità trova riconoscimento nelle Carte costituzionali dei maggiori Paesi occidentali, ma anche nella Carta dei diritti

./..

dell'Unione europea e nel nostro Statuto Siciliano;

sotto il profilo del diritto costituzionale nazionale italiano, il diritto del cittadino di poter usufruire di un sistema di mobilità pubblica trova tutela alla luce ad esempio delle disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 4, 16, della Costituzione;

l'Assemblea Regionale Siciliana, ai sensi degli artt. 17 dello Statuto della Regione Siciliana, può emanare leggi anche relative all'organizzazione dei servizi in materia di comunicazioni e trasporti regionali;

ai sensi dell'art. 22 la Regione ha diritto di partecipare alla istituzione e alla regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, che possano comunque interessare la Regione;

precisato che:

il trasporto pubblico, offerto a condizioni accessibili a tutti, dovrebbe essere considerato come uno strumento per minimizzare le disparità sociali e per conferire uguali opportunità di lavoro e d'istruzione ai cittadini meno abbienti, che non sempre possono sostenere il costo della mobilità privata per recarsi sul luogo di lavoro o per raggiungere l'istituzione scolastica o universitaria;

il diritto nella realtà deve confrontarsi non solo con la disponibilità e l'adeguatezza delle vie di comunicazione, ma anche e soprattutto con la disponibilità e l'adeguatezza dei mezzi di circolazione che fanno capo al sistema pubblico dei trasporti;

il diritto alla mobilità e quello a poter usufruire di un sistema di trasporto pubblico concretamente accessibile rappresenta un aspetto essenziale della libertà delle persone e della loro qualità della vita;

considerato che:

risale a circa un mese fa la sottoscrizione del contratto del servizio da parte della Regione e Trenitalia, a seguito del quale sarebbero stati garantiti da parte del Governo Regionale più investimenti per il trasporto regionale, da tradursi in un rinnovo della flotta dei treni per pendolari, turisti, ecc, in un progressivo incremento dell'offerta, e in un ulteriore miglioramento delle performance di qualità;

./...

nonostante la recente sottoscrizione del contratto, per la Provincia di Trapani non sembra configurarsi una prospettiva di miglioramento se prima non si superano i limiti infrastrutturali, per i quali non è dato avere nessun cronoprogramma certo da parte della società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria: R.F.I. spa;

rilevato che gli utenti del trasporto si basano sull'orario delle tratte per effettuare scelte non solo di viaggio ma di vita, è necessario tenerne conto e adeguare le tratte agli inderogabili orari di lavoro e scolastici;

per conoscere se non ritengano opportuno intervenire tempestivamente nella provincia di Trapani, ripristinando immediatamente i servizi pullman precedentemente esistenti che partivano da Alcamo diramazione alle 6.23 circa, e che consentivano ai lavoratori e agli studenti di arrivare in orario adeguato.

(Gli interpellanti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(26 giugno 2018)

PALMERI - CAMPO - CANCELLERI - CAPPELLO - CIANCIO
- DE LUCA A - DI CARO - DI PAOLA - FOTI -
MANGIACAVALLLO - MARANO - PAGANA - PASQUA - SIRAGUSA
- SCHILLACI - SUNSERI - TANCREDI - TRIZZINO -
ZAFARANA - ZITO

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 313 - Ripristino e conversione della piena funzionalità del canale demaniale 'Galermi'.

Al Presidente della Regione, all'Assessore per l'energia e i servizi di pubblica utilità, all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, all'Assessore per l'agricoltura lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea e all'Assessore per il territorio e l'ambiente, premesso che:

il canale demaniale denominato Galermi costituisce una importante risorsa idrica per l'irrigazione di un comprensorio esteso circa 500 Ha a servizio di circa 300 utenti, ricadente nei comuni di Sortino, Priolo Gargallo e Siracusa;

con la L.R. 8 maggio 2018 n.8 è stata istituita l'Autorità di bacino a cui sono state trasferite le competenze in materia di demanio idrico di cui al comma 7 dell'articolo 71 della legge regionale del 15 maggio 2013 n.9 e successive modifiche ed integrazioni;

preso atto che molti Agricoltori hanno avanzato nei confronti dell'Amministrazione regionale delle lamentele per il cattivo funzionamento del canale demaniale Galermi che, a causa della mancata manutenzione, non fornisce le portate di acque sufficienti al soddisfacimento dei bisogni irrigui;

ritenuto che tale situazione costituisce grave pregiudizio per lo sviluppo del comparto agricolo e non possa far escludere l'innescarsi di contenziosi tra gli agricoltori danneggiati e l'Amministrazione regionale, con soccombenza di quest'ultima negli eventuali giudizi promossi dagli utenti fruitori;

per sapere:

se siano a conoscenza di quanto sopra esposto;

quali siano le iniziative che intendano intraprendere per ripristinare la piena funzionalità del canale demaniale Galermi e quindi per assicurare la regolare distribuzione delle acque ai fini irrigui nell'ambito del territorio servito dal canale.

(24 luglio 2018)

CAFE0

**DISCUSSIONE UNIFICATA DI ATTI
ISPETTIVI E DI INDIRIZZO POLITICO
SULLA RETE AUTOSTRADALE
REGIONALE**

XVII Legislatura ARS

MOZIONE

N. 81 - Realizzazione della tratta autostradale Rosolini - Modica.

L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che:

da circa otto mesi i lavori sul tratto autostradale Rosolini-Modica, dell'arteria Siracusa - Gela, risultano bloccati;

tale sospensione dei lavori è stata causata, in un primo momento, dall'intollerabile ritardo nell'erogazione delle somme da parte della Regione al CAS, mettendo fin da allora seriamente a rischio la realizzazione dell'opera;

l'attuale fase di stallo, aggravatesi per via della richiesta di concordato preventivo, presso il Tribunale di Roma, da parte della Società Condotte Acque, potrebbe causare la recessione del contratto da parte delle ditte aggiudicatarie dell'appalto;

l'eventuale recessione del contratto implicherebbe un ulteriore deterioramento della situazione e forse la definitiva chiusura dei cantieri;

RILEVATO che:

il CAS, in data 02 marzo 2018, si è impegnato a pagare direttamente alle ditte subappaltatrici, entro pochi giorni, il 50% delle fatture risalenti a lavori di ben 19 mesi prima e a saldare gli stipendi degli operai, dovendo anche quest'ultimi percepire arretrati da circa tre mesi;

circa ventiquattro imprese subappaltatrici, a vario titolo fornitrici di beni e servizi, nonostante tutto, rischiano il fallimento per via dei ritardi nell'acquisizione delle somme loro spettanti e, impossibilitate ad evadere i pagamenti, potrebbero conseguenzialmente sospendere le proprie attività imprenditoriali ritardando, a loro volta, chissà per quanto tempo la realizzazione delle opere;

CONSIDERATO che:

più volte sono state chiamate in causa le istituzioni preposte per dirimere i motivi di questa vicenda, fino alla costituzione, presso la Prefettura di Ragusa, di un tavolo tecnico

./..

permanente per il monitoraggio dello stato di avanzamento dei lavori dell'autostrada, nonché per affrontare in maniera radicale le criticità che ne rallentano inaccettabilmente la realizzazione;

durante un incontro organizzato dai sindacati in data 07/08/2017, a cui hanno preso parte diversi sindaci e deputati regionali e nazionali del comprensorio ibleo, oltre che l'allora assessore regionale alle infrastrutture Bosco, è stato richiesto di indire una conferenza dei servizi per fare chiarezza sulla vicenda e scongiurare la perdita dei posti di lavoro, il fallimento delle ditte fornitrici e il blocco dei lavori del tratto autostradale. Tuttavia tale conferenza dei servizi non è stata mai convocata;

circa un mese fa l'assessore alle infrastrutture, rilasciando delle dichiarazioni alla stampa, ha comunicato che nel corso di un apposito incontro tra Regione Siciliana, Cas, Anas e Imprese esecutrici si era raggiunta un'intesa che consentiva di riprendere a breve l'iter dei lavori. L'intesa raggiunta riguardava: a) la chiusura del contenzioso pendente con l'impresa esecutrice sulla base di una cifra complessiva di 22 milioni di euro, dieci dei quali sarebbero stati erogati direttamente ai fornitori e alle imprese locali che rischiavano, e rischiano, il fallimento, b) la definizione di un nuovo cronoprogramma dei lavori, c) l'impegno a consegnare il primo lotto esecutivo (Rosolini - Ispica) entro il mese di febbraio 2019;

tali dichiarazioni si sarebbero dovute concretizzare in un vero e proprio accordo sottoscritto dalle parti, anche perché le due imprese aggiudicatrici dei lavori non stanno dimostrando alcuna responsabilità sociale, agendo unicamente sulla base dei loro interessi;

VISTO che:

l'opera in oggetto, senza dubbio, costituirebbe il volano fondamentale sia per l'economia del territorio, vista la ricaduta occupazionale stimata in circa 400 lavoratori tra diretto ed indotto, sia per la connessione della fascia sud orientale dell'isola alle reti autostradali, in chiave intermodale, attraverso i collegamenti con le altre più importanti infrastrutture dell'Isola;

la funzione della Regione non dovrebbe limitarsi al trasferimento delle risorse al committente, nella fattispecie il CAS, ma dovrebbe estendersi al controllo della corretta gestione delle stesse;

in data 9 marzo, l'Assessorato alle

./..

Infrastrutture, Cas, Condotte e Cosedil, avrebbero dovuto sottoscrivere un nuovo accordo per sancire il superamento di alcuni dei vari aspetti problematici dell'incresciosa vicenda e, comunque, la ripresa dei lavori;

la sottoscrizione di tale accordo non è avvenuta a causa della sospensione dall'esercizio del pubblico ufficio, per i prossimi 12 mesi, sia del direttore generale del Cas Pirrone che del dirigente dell'area tecnica Sceusa (fra l'altro r.u.p. dei lavori sulla tratta Rosolini-Modica), misura interdittiva emessa dal G.i.p. del Tribunale, su richiesta della Procura di Messina, nei confronti dei due dirigenti accusati di disastro ambientale, peculato e falsità ideologica per vicende riguardanti la loro attività professionale in seno al Consorzio Autostrade Siciliano,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE

e per esso

L'ASSESSORE PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ

a porre in essere tutte le azioni utili per risolvere definitivamente le varie problematiche riscontrate per i lavori di esecuzione della tratta autostradale Rosolini-Modica e sbloccare i cantieri fino al completamento dell'opera;

ad assumere iniziative normative per l'istituzione di un organo di controllo che verifichi la gestione dei fondi pubblici erogati, e da erogare, alle ditte appaltanti, anche alla luce di quanto avvenuto negli ultimi giorni;

a nominare il prima possibile un nuovo direttore generale del CAS, in sostituzione del già sospeso Pirrone, che possa seguire pedissequamente la sottoscrizione dell'accordo che si sarebbe dovuto sottoscrivere lo scorso 9 marzo e scegliere un nuovo r.u.p. al posto dell'attuale dirigente sospeso;

ad adottare provvedimenti inequivocabili ed urgenti, in primis il saldo di tutte le fatture e dell'intero ammontare degli stipendi maturati finora, affinché possano essere evitati ulteriori stati di emergenza che, alla fine, ricadono sempre sulle aziende fornitrici, sui lavoratori stessi e sulle loro famiglie, trasformandosi quindi in vere e proprie emergenze sociali.

(12 marzo 2018)

CAMPO - CANCELLERI - CAPPELLO - CIANCIO - DE LUCA
A - DI CARO - DI PAOLA - FOTI - MANGIACAVALLO -

./..

MARANO - PAGANA - PALMERI - PASQUA - SCHILLACI -
SIRAGUSA - SUNSERI - TANCREDI - TRIZZINO - ZAFARANA
- ZITO

XVI Legislatura ARS

MOZIONE

L' ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

N. 131 - Iniziative concernenti i lavori permanenti del tratto autostradale Messina-Villafranca Tirrena.

L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO CHE:

il tratto in questione di competenza del Cas regionale si snoda per 6 chilometri di cui la maggior parte da decenni sono interessati da restringimenti e lavori per la messa in sicurezza e l'ampliamento delle uscite ricadenti sul Comune di Messina;

l'utenza attraverso lettere e comitati ha più volte ricordato l'inadeguatezza del costo del pedaggio tra Messina e Villafranca in una bretella che ricade sempre nel Comune di Messina;

RILEVATO CHE:

lo scorso 20 dicembre il consigliere comunale di Messina Mario Biancuzzo - IV circoscrizione - tramite raccomandata con ricevuta di ritorno chiedeva al nuovo Presidente della Regione ed al Presidente dell'Ars un incontro per trattare l'argomento. Il 12 luglio sollecitava al Presidente della Regione l'incontro richiesto precedentemente, privo di riscontro;

lo scorso ottobre 2017 è stata promossa una raccolta firme per proporre la soppressione del pedaggio autostradale tra Villafranca Tirrena e Messina - quota 1,20 euro - e che ha raccolto 9384 firme;

sempre a dicembre 2017 la stessa raccolta firme è stata inviata per conoscenza al Presidente Musumeci e al Presidente dell'Assemblea Gianfranco Micciché;

RITENUTO CHE:

la bretella individuata nel tratto tra Villafranca Tirrena e Messina presenta da anni numerose criticità per la sicurezza degli utenti e risulta quindi percorribile solo in parte a causa di restringimenti, code e problematiche varie;

solo negli ultimi 8 mesi gli incidenti mortali sono stati più di cinque e tutti nello stesso

./..

tratto;

lo stato della strada presenta criticità che richiedono un intervento definitivo;

il costo di 1,20 per appena 6 chilometri appare sproporzionato rispetto alle condizioni del tratto e alla sua lunghezza;

il tratto in questione chiamato impropriamente svincolo di Villafranca Tirrena, ricade nel territorio di Messina in località Ponte Gallo quindi è a tutti gli effetti un tratto di tangenziale;

negli anni passati per quanto riguarda gli altri snodi e svincoli di Messina non sono più stati fatti pagare attraverso i pedaggi perché ricadenti appunto nel territorio evidenziando quivi una notevole disparità di trattamento tra abitanti di Messina Sud e Messina Nord,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE

a mettere in atto ogni azione possibile affinché si possa giungere ad un ripristino della viabilità ordinaria nel più breve tempo possibile;

a costituire celermente un tavolo di confronto con Governo regionale, Consorzio autostrade e Comune di Messina, al fine di valutare la sospensione del pedaggio autostradale tra Messina e Villafranca Tirrena.

(22 agosto 2018)

CATALFAMO - AMATA - GALVAGNO - GENOVESE

XVII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 20 - Inizio dei lavori del tratto autostradale Ragusa - Catania.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

il territorio della provincia di Ragusa è il più carente di infrastrutture viarie in tutta la Sicilia, non presentando difatti alcuna rete autostradale che lo colleghi ad altri centri, quali Catania o Palermo;

l'apertura dell'aeroporto di Comiso ha rimarcato la necessità di vie di comunicazioni adeguate al flusso di persone e merci in continua crescita;

nel 1998 il compartimento per la viabilità della Sicilia dell'ANAS, sezione di Catania, ha elaborato un progetto preliminare per l'ampliamento del collegamento stradale tra Ragusa e Catania;

l'opera è stata inserita sia nel programma delle infrastrutture strategiche adottato dal CIPE con la delibera n. 121/2001, emanata a sua volta in attuazione della legge n. 443 del 2001, sia nel documento infrastrutture prioritarie redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e pubblicato nel novembre 2006;

l'opera, lunga 68 chilometri, prevede nel progetto originale l'ammodernamento delle vecchie statali 194 e 514, con il raddoppiamento delle corsie;

con delibera n. 79 del 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale dell'Anas, con le relative prescrizioni e raccomandazioni, per un costo complessivo di 1.268.600.000 euro e copertura parziale di 149.200.000 euro, di cui un terzo circa a carico dell'Anas e due terzi a carico della regione siciliana;

in data 2 febbraio 2007, la Regione siciliana ha ritenuto più utile destinare i finanziamenti disponibili all'iniziativa globale in project financing anziché alla esecuzione di un primo stralcio funzionale, possibilità prevista dall'accordo di programma quadro siglato il 28 dicembre 2006 tra la regione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Anas, ma che comporta una tariffazione dell'intervento;

./..

nello stesso anno l'Anas ha pubblicato l'avviso per la selezione del promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stradale Ragusa-Catania e, scaduti i termini per la presentazione delle domande, su tre proposte ricevute ha dichiarato il pubblico interesse per quella presentata da Ati Silec - Egis Projects - Maltauro Consorzio Stabile - Tecnis;

il 25 giugno 2009 il progetto preliminare presentato dal promotore ha ottenuto parere favorevole dalla Commissione speciale VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in ordine alla richiesta di compatibilità ambientale. Anche il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha trasmesso il proprio parere favorevole;

il 22 gennaio 2010 il CIPE ha approvato il progetto preliminare e la proposta del promotore, per un costo complessivo di circa 815 milioni di euro, di cui circa 448 milioni a carico dei privati. Il 22 luglio ha approvato lo schema di convenzione, con prescrizione, confermando i finanziamenti della regione e dello Stato;

la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, in data 20 gennaio 2014, ha disposto l'aggiudicazione provvisoria e il successivo 24 aprile, a seguito dell'esito positivo delle verifiche del possesso dei requisiti di cui agli articoli 38 e 48 del decreto legislativo n. 163 del 2006, l'aggiudicazione definitiva;

il 28 aprile 2014 scorso la citata Struttura di vigilanza ha comunicato all'ATI l'avvenuta aggiudicazione a favore della stessa, chiedendo, al fine della sottoscrizione della convenzione di concessione, di provvedere alla costituzione di una Società di Progetto, così come previsto nel bando di gara e di produrre la cauzione definitiva, ai sensi dell'articolo 113 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006;

il 29 maggio 2014 l'ATI ha comunicato l'attivazione delle attività prodromiche alla firma della Convenzione, in qualità di Società di Progetto, ed in considerazione delle tempistiche richieste per il completamento di tali attività, la possibilità di procedere alla stipula della convenzione a far data dal 27 giugno;

rilevato che:

la Conferenza di Servizi Istruttoria ha chiuso i propri lavori il 10/07/2017, ottenendo tutta la documentazione - in particolare i pareri di

./...

ottemperanza del Ministero dell'Ambiente - il 23/11/2017;

superato questo passaggio non rimane che l'ultimo, cioè il parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE);

nessun passaggio successivo può essere espletato senza l'approvazione del progetto definitivo e quindi l'esecutivo con l'apertura dei cantieri;

il passaggio al CIPE per suggellare, con un ultimo e definitivo parere, l'inizio dell'iter che nel giro di qualche mese avrebbe consentito l'avvio dei lavori si dava per certo già a fine dicembre 2017, poi a gennaio 2018, e da ultimo a febbraio, senza tuttavia alcun riscontro concreto;

si apprende che di recente il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) abbia manifestato ulteriori perplessità su alcuni punti ed in particolare sul piano economico finanziario e sul mancato parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

considerato che:

il piano economico finanziario, che deve essere aggiornato ogni mese in relazione alle condizioni economico-finanziarie dei mercati, risulta perfettamente in linea con quanto previsto nell'atto di convenzione che è stato per anni precisato e puntualmente formalizzato con due addendum e molti chiarimenti anche da parte dell'Avvocatura dello Stato, regolarmente acquisiti e incorporati;

lo stesso concessionario ha sin da gennaio 2017 più volte sollecitato i Ministeri competenti affinché richiedessero il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

tali ritardi intralciano, sin da subito, le procedure propedeutiche che erano già partite come, ad esempio, gli espropri dei terreni asserviti;

ogni ulteriore ritardo sulla procedura di approvazione rischia di far perdere parte del finanziamento pubblico di fonte europea in capo alla Regione Siciliana, finanziamento che già nel mese di marzo 2018 sarà oggetto di revisione sulla reale disponibilità per la realizzazione/attuazione dell'opera da parte degli uffici dell'Unione Europea;

nonostante siano trascorsi circa quindici anni dal primo stanziamento per la costruzione di

./..

quest'importante arteria extraurbana che dovrà collegare Catania e Ragusa, si attende ancora l'approvazione del progetto definitivo dell'opera;

sono evidenti le speranze di rilancio economico e sociale riposte nella realizzazione di questo tratto di autostrada, che avvicinerebbe in termini di percorrenza tre province e due aeroporti, rilancerebbe delle realtà produttive importanti nel mondo turistico e agroalimentare e ridurrebbe, cosa sicuramente più importante, il numero di vittime che ha reso famosa, in senso negativo, l'attuale arteria stradale;

per conoscere quali iniziative intendano assumere, coinvolgendo all'uopo anche il Ministro competente, al fine di sbloccare le procedure per far partire finalmente i lavori del tratto autostradale Ragusa - Catania ed evitare qualsiasi rischio di perdita del finanziamento pubblico di fonte europea in capo alla regione siciliana.

(13 febbraio 2018)

CAMPO - DI PAOLA - TRIZZINO - CANCELLERI -
PALMERI - SUNSERI - MANGIACAVALLLO - ZAFARANA -
CAPPELLO - FOTI - PASQUA - ZITO - CIANCIO - SIRAGUSA
- TANCREDI - SCHILLACI - DE LUCA A. - PAGANA - DI
CARO - MARANO

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 31 - Chiarimenti in merito ai pedaggi nelle tratte autostradali siciliane.

All'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

le recenti disposizioni relative all'aumento dei pedaggi dovrebbero interessare, nell'anno in corso, la totalità delle tratte di collegamento autostradale nel nostro Paese;

il Governo nazionale ha motivato questa decisione giustificandola con le migliorie apportate alla rete nazionale grazie ad importanti investimenti che hanno reso più sicure e moderne le nostre autostrade italiane;

occorre evidenziare l'assoluta incapacità di verificare tali miglioramenti sul territorio siciliano giacchè le nostre autostrade, gestite dal Cas, appaiono assolutamente inadeguate e spesso irrispettose delle più basilari norme di sicurezza;

considerato:

lo stato delle nostre autostrade siciliane e in particolare quelle che collegano Messina agli altri capoluoghi della Regione (si pensi alla zona ionica, palcoscenico della nota frana di Letojanni, a seguito della quale è stata chiusa una porzione di autostrada impercorribile da oltre due anni; o alla situazione nel versante tirrenico ove le gallerie, all'altezza del santuario di Tindari, sono suddivise in un pericolosissimo doppio senso di circolazione da oltre 10 anni);

che in particolare, si nota come i collegamenti Messina Palermo e Messina Catania risultino essere profondamente rischiosi specialmente in alcuni punti, da anni impegnati in infiniti e apparentemente improduttivi interventi di manutenzione straordinaria, costringendo per lunghi tratti percorrenze a doppio senso di marcia in carreggiate a due corsie, nonché mostrando, non di rado, imperfezioni al manto stradale o illuminazioni talora eccessive altrimenti inesistenti;

che è stata inoltrata un'istanza cittadina sottoscritta da migliaia di residenti della città metropolitana di Messina per richiedere la soppressione del casello di Ponte Gallo, il cui

./..

svincolo (erroneamente denominato di Villafranca e che interessa una bretella di sola uscita) ricade all'interno del confine del comune di Messina. Appare iniquo che gli automobilisti siano costretti a versare il pagamento di un pedaggio per l'attraversamento di una strada tangenziale, per di più tanto mal tenuta come questa;

nel recente passato, il Governo regionale è già stato partecipato della circostanza inerente la proposta cittadina di sopprimere il sopradetto casello di Ponte Gallo;

per sapere:

se vi siano in previsione - ed eventualmente quali siano - piani di investimento rispetto alla messa in sicurezza e la modernizzazione della rete autostradale siciliana, con specifico riferimento alle arterie A18 e A20;

se non ritengano opportuno sospendere eventuali aumenti del costo del pedaggio per quelle tratte che non risultano strutturalmente e funzionalmente adeguate ai trend nazionali e soprattutto alle richieste del nostro territorio;

quale sia lo stato dell'arte della richiesta di soppressione del casello di Ponte Gallo e se vi sia già una presa in carico della questione da parte dell'Assessorato regionale in indirizzo.

(L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza)

(18 gennaio 2018)

AMATA

