



Repubblica Italiana

ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

XVII LEGISLATURA

ALLEGATO ALL'ORDINE DEL GIORNO

SEDUTA PUBBLICA N. 160

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

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 873 - Chiarimenti in merito alla rimodulazione del Programma integrato Social Housing della città di Caltagirone (CT).

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

il Comune di Caltagirone, con delibera di Giunta municipale n. 186 del 27 luglio 2010, ha deliberato di partecipare al bando pubblico pubblicato nella Gurs n. 32 del 16 luglio 2010 e che, con delibera di Giunta n. 197 del 10 settembre 2010, ha approvato gli atti di gara e la proposta di programma integrato promossa in concorso con il partner privato Appaltitalia s.r.l di Noto;

l'Assessorato regionale delle infrastrutture e della mobilità con D.D.G n. 0151/S7 del 31 gennaio 2011, ha approvato le graduatorie delle proposte ammissibili a finanziamento e che la proposta del Comune di Caltagirone, in concorso con il partner privato Appaltitalia s.r.l, è risultata al primo posto in graduatoria tra quelle ammesse a finanziamento nell'ambito delle linee di intervento 'c' ed 'e' dell'articolo 1 del Piano nazionale dell'edilizia abitativa;

il 12 marzo 2014 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa tra la Regione siciliana, Assessorato delle infrastrutture e mobilità e il Comune di Caltagirone per la realizzazione del programma 'Social Housing', per un importo complessivo pari a euro 14.998.444,63 e che in data 8 luglio 2014, con protocollo n. 26837, il partner privato 'Appaltitalia s.r.l' ha trasmesso il progetto esecutivo 'Programma integrato per il recupero e la riqualificazione della città di Caltagirone';

le modalità di presentazione delle domande di finanziamento, corredate dai relativi progetti, ai sensi dell'articolo 5 del decreto del 29 giugno 2010 del Dirigente generale del Dipartimento regionale delle infrastrutture e della mobilità, pubblicato nella GURS n° 32 del 16 luglio 2010, presupponevano, anche ai fini della composizione della graduatoria finale contenente i progetti ammessi a finanziamento, una serie di prescrizioni progettuali e operative non derogabili;

con verbale di riunione tecnica, prot n. 22399 del 13 aprile 2017, il Comune di Caltagirone

./..

prende atto della cessione del ramo d'azienda del partner privato Appaltitalia s.r.l a favore della Sicilia Social Housing s.r.l unipersonale;

il 21 marzo 2018, con nota n. 15885, il legale rappresentante della società Caltagirone Social Housing SRLS, con sede a Catania in Viale Africa n° 17, in veste di 'promittente acquirente' del ramo d'azienda della 'Sicilia Social Housing s.r.l' già 'Appaltitalia s.r.l', ha presentato un'integrale proposta di rimodulazione del programma integrato per il recupero e la riqualificazione della città promosso dal Comune di Caltagirone e che la stessa non è mai stata oggetto di approvazione da parte della Giunta Comunale;

con verbale della Conferenza di servizi tenutasi il 24 maggio 2018 n. 27824, il Comune di Caltagirone ha preso atto dell'ulteriore cessione di ramo aziendale del partner privato 'Sicilia Social Housing s.r.l unipersonale', già 'Appaltitalia', alla società denominata 'Caltagirone Social Housing SRLS';

l'originario progetto presentato e risultato primo in graduatoria prevedeva la realizzazione di n. 33 alloggi abitativi sovvenzionati a canone sostenibile in due immobili del centro storico, allo scopo di concorrere alla riqualificazione di un sito dichiarato Patrimonio Unesco, qual è il centro storico del Comune di Caltagirone, con l'obiettivo di determinare interventi concreti di ripopolamento demografico in aree caratterizzate da un persistente spopolamento;

la proposta di rimodulazione, presentata dal partner privato in data 21 marzo 2018, ancorchè non approvata in Giunta, essendo stata la stessa approvata solo in linea tecnica dagli uffici preposti, è stata presentata dal rappresentante legale della 'Social Housing SRLS' in qualità di 'promittente acquirente del ramo d'azienda della Sicilia Social Housing s.r.l'; che la stessa stravolge in modo sostanziale l'originaria proposta progettuale ammessa a finanziamento, prevedendo la realizzazione nel centro storico di Caltagirone di soli 13 alloggi sovvenzionati a canone sostenibile a fronte dei 33 previsti nel progetto approvato e finanziato e che i 20 alloggi abitativi a canone sostenibile vengono invece previsti e realizzati in un immobile della zona nuova della città ubicato in Via Madonna della Via;

l'immobile individuato nella proposta di rimodulazione, in sostituzione dell'originario, inserito nel progetto esecutivo approvato dall'Assessorato regionale delle infrastrutture e

./..

mobilità, sulla base di accessi agli atti da parte di legali di cittadini di Caltagirone, inviati per conoscenza alla Procura della Corte dei conti, alla Guardia di finanza di Caltagirone, e allo stesso Assessorato regionale Infrastrutture e mobilità, parrebbe essere oggetto di diverse procedure fallimentari e contenziosi con cittadini che, a vario titolo, dicono di vantare diritti su porzioni dell'immobile oggetto degli interventi previsti dal cd. 'Social Housing';

con delibera n. 108 del 1° dicembre 2018, il Consiglio comunale di Caltagirone ha approvato la succitata proposta di rimodulazione con il solo parere tecnico degli uffici, senza alcun parere e pronunciamento da parte della Giunta comunale, con soli 8 voti favorevoli a fronte dei 22 consiglieri comunali dalla legge assegnati al Comune di Caltagirone e che, con la stessa delibera, il Consiglio comunale asserisce come 'la rimodulazione non costituisca modifica che possa incidere sul dimensionamento e sui risultati attesi dalla proposta originaria', procedendo a dare alla stessa delibera immediata esecutività;

per sapere:

quali valutazioni e/o azioni siano state poste in essere alla luce delle comunicazioni ricevute da cittadini di Caltagirone che dichiarano di vantare diritti sull'immobile oggetto di proposta di rimodulazione approvata dal Consiglio comunale di Caltagirone, in assenza di qualsivoglia proposta della Giunta comunale;

se le variazioni apportate all'originario progetto approvato e risultato primo in graduatoria non abbiano comportato modifiche tali da incidere sul dimensionamento e sui risultati attesi, e se le stesse rischino di compromettere la sostenibilità del progetto e le ragioni di merito che portarono all'approvazione, prima, e al finanziamento, dopo.

(4 giugno 2019)

BARBAGALLO

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 880 - Iniziative in merito ai risvolti applicativi della 'inversione procedimentale' di cui al c.d. decreto 'sblocca cantieri'.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che il comma 5 dell'art. 36 del D. Lgs. n. 50 del 2016 cosiddetto 'Codice dei contratti pubblici', successivamente abrogato dal D.L. del 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, in legge 14 giugno 2019, n. 55, cosiddetto 'Decreto sblocca cantieri' ha introdotto quella che viene chiamata 'inversione procedimentale', che consiste nel fatto che, nel procedimento di affidamento di gare di appalto, vada aperta la busta dell'offerta economica prima dell'apertura della busta della documentazione amministrativa;

rilevato che l'Assessorato delle infrastrutture e della mobilità, con proprio D.A. 16/GAB del 02/05/2019 (pubbl. GURS 24/05/2019) all'art. 9 - bis, recependo il dettame del 'Decreto sblocca cantieri' aveva introdotto 'l'inversione procedimentale' nell'espletamento delle gare ai sensi dell'art. 36, comma 5, del Codice dei Contratti pubblici;

considerato che:

con 'l'inversione procedimentale' l'eventuale soccorso istruttorio relativo ai motivi di esclusione (ex articolo 80 del richiamato D. Lgs. n. 50 del 2016) o ai requisiti di ammissione, avviene necessariamente, ad offerte economiche 'aperte', quindi già note agli offerenti;

l'adesione o meno al soccorso istruttorio per l'integrazione documentale pone gli offerenti nelle condizioni di modificare la soglia di anomalia e, conseguentemente, l'aggiudicazione della gara;

l'introduzione della 'inversione procedimentale' determina il fatto che la gara non l'aggiudichi più la Commissione ma che venga lasciata all'arbitrio dei partecipanti alla competizione;

ritenuto, pertanto, che tale sistema potrebbe riproporre il modello del cosiddetto 'tavolino' ovvero l'aggiudicazione di fatto delle gare stabilite preventivamente da accordi fra i partecipanti, determinando così una turbativa e

./..

pregiudicando il sistema delle gare in Sicilia, oltre che compromettere il funzionamento delle strutture regionali che si occupano di tale delicato settore;

per sapere se non intendano urgentemente intervenire al fine di eliminare gli effetti applicativi della 'inversione procedimentale', di cui al decreto-legge n. 32 del 18 aprile 2019, atteso che lo si intendeva recepire in Sicilia.

(8 giugno 2019)

CRACOLICI

- Con nota prot. n. 8916/Gab del 6 novembre 2019 l'Assessore per le infrastrutture ha anticipato il testo scritto della risposta, ai sensi dell'art. 140, comma 5, Reg. int. Ars.

XVII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 176 - Organizzazione ed efficienza del servizio di metroferrovia della città di Messina.

All'Assessore per le infrastrutture e la mobilità considerato che:

in base a quanto si apprende da notizie di stampa e dai comunicati ufficiali delle organizzazioni sindacali, Trenitalia ha ridotto a quattordici le ventotto corse, originariamente previste dal contratto di servizio, della cosiddetta 'metroferrovia' che collega una vasta area di territorio all'interno del Comune di Messina, segnatamente nella zona sud della città;

a fronte dei significativi livelli di efficienza del servizio di collegamento urbano in oggetto, questo risulta scarsamente utilizzato dall'utenza in quanto privo di un meccanismo di raccordo con il servizio di mobilità urbana erogato dall'Azienda Trasporti di Messina (ATM) che, viceversa, risulta ingiustificatamente sovrapposto nel percorso, nonché più economico in termini di prezzo del biglietto di circa il 50%;

la realizzazione di un piano di intermodalità e di integrazione tariffaria tra i servizi dell'Azienda Trasporti di Messina e quelli della metroferrovia consentirebbe di realizzare un efficiente sistema di mobilità urbana, nonché di razionalizzare la spesa pubblica nel settore, evitando lo spreco di risorse economiche pubbliche;

il sistema tariffario della metroferrovia di Messina non gode attualmente di nessuna agevolazione tariffaria, a differenza di quanto avviene, ad esempio, nell'area urbana di Palermo, nonché nel tratto che collega il capoluogo regionale all'aeroporto di Punta Raisi;

l'articolo 10 del Contratto di servizio 2017-2026, sottoscritto il 9 aprile 2018, relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, prevede che 'l'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni', ma che queste possano essere programmate 'previa intesa tra le parti';

il comma 5 dell'articolo 14 del suddetto Contratto di servizio stabilisce che le parti si debbano impegnare a predisporre 'entro il 2019 un programma di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico, non solo ferroviario, ma anche per la

./..

valorizzazione dei servizi sia ferroviari che di trasporto pubblico su gomma (ad esempio titoli integrati), anche attraverso l'individuazione di forme di agevolazione in relazione a parametri che valorizzino le politiche sociali della Regione';

il comma 9 dell'art. 14 stabilisce che le parti si debbano impegnare a sviluppare 'un progetto di evoluzione del sistema tariffario che, anche attraverso soluzioni tecnologiche di bigliettazione elettronica, consenta di implementare sistemi di tariffazione integrati tra i diversi Vettori di trasporto pubblico e/o di attuare meccanismi di tariffazione differenziati - ad esempio per prodotto e/o servizio - allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta nell'ambito di un modello integrato modale della stessa nonché di servizi collaterali alla mobilità, come ad esempio sosta e parking, car-sharing, bikesharing';

il comma 2 dell'articolo 15 del suddetto Contratto di servizio stabilisce che 'le parti si impegnano a definire, con il coinvolgimento degli enti di programmazione competenti, il progetto di integrazione modale dell'intera offerta di trasporto pubblico locale a Messina, considerando anche il collegamento con la Penisola', mentre il comma 3 dello stesso articolo specifica che l'obiettivo di tutti i progetti orari dovrà essere un modello di esercizio di trasporto integrato multimodale che, realizzando le necessarie sinergie tra i soggetti TPL operanti nel territorio di riferimento, modernizzi il sistema della mobilità per i residenti, caratterizzi il contesto ambientale e ne potenzi l'offerta turistica';

il settore della mobilità rappresenta uno degli ambiti di maggiore importanza in relazione al tema della vivibilità e della sostenibilità ambientale dei contesti urbani, che necessiterebbe, dunque, non di una riduzione degli investimenti, come quella realizzata da Trenitalia in relazione al servizio della metroferrovia di Messina, bensì di una più razionale ed efficiente organizzazione, affinché il contratto di servizio non sia considerato un libro di buone intenzioni ma un contratto giuridicamente vincolante tra le parti;

pertanto, la città di Messina necessiterebbe, da un lato, la concreta applicazione di quanto previsto dal contratto di servizio (e quindi l'immediato ripristino delle 28 corse) e, dall'altro, una reale collaborazione tra i diversi attori del TPL (Regione, Consiglio Comunale, Sindaco, ATM, Trenitalia e parti sociali) al fine di ottimizzare le invero scarse risorse a disposizione;

./..

per conoscere:

quali servizi siano stati implementati da Trenitalia a fronte della suddetta riduzione del numero di corse della metroferrovia di Messina;

se ritenga di assumere iniziative presso Trenitalia al fine di mantenere aderente a quanto originariamente previsto dal Contratto di servizio il numero dei collegamenti effettuati dalla metroferrovia di Messina;

se intenda promuovere un tavolo di confronto tra i diversi attori del TPL, finalizzato alla realizzazione di un piano di intermodalità e di integrazione funzionale e tariffaria tra Trenitalia e l'Azienda Trasporti Metropolitana della Città di Messina, e se siano previste a tal fine risorse adeguate allo scopo.

(12 giugno 2019)

DE DOMENICO -LUPO - BARBAGALLO
DIPASQUALE - LANTIERI - CATANZARO
CAFEO

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 927 - Iniziative urgenti per garantire un adeguato ed efficiente sistema dei collegamenti marittimi con Lampedusa.

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

a Lampedusa, com'è noto, vi è, soprattutto in questo periodo, un incremento considerevole delle presenze;

l'isola costituisce l'avamposto nel processo di accoglienza dei migranti e, unitamente al punto di cui sopra, ha precise esigenze da fronteggiare adeguatamente;

la Siremar, dinanzi a questa situazione, ha invece sostituito, da circa venti giorni, la 'Nave Sansovino', che garantiva il collegamento, con un'altra nave, la 'Novelli';

quest'ultima nave ha una capienza per persone ed autoveicoli ben al di sotto delle reali esigenze cui l'isola deve rispondere: è dotata, infatti soltanto di 15 cabine e di un garage ridotto con la conseguenza che molti Tir rimangono a terra e che spesso non vengono caricati i cassoni per lo smaltimento dei rifiuti;

considerato che:

la nave 'Pietro Novelli', già inadeguata, nella giornata di ieri, 27 giugno 2019 non è neppure partita da Porto Empedocle;

il Sindaco di Lampedusa, dinanzi a questa situazione di crescente disagio, ha chiesto il ripristino immediato dei collegamenti mediante la 'Nave Sansovino' e se ciò non avverrà, ha minacciato forme di protesta a tutela della popolazione e degli interessi economici dell'isola, gravemente penalizzata;

rilevato che l'assenza di garanzie di un collegamento marittimo adeguato è condizione lesiva dell'interesse pubblico e che ciò costituisce ragione prevalente perché possa essere rescisso il contratto con la Siremar per inadempienza;

per sapere se non ritengano necessario e urgente porre in essere ogni iniziativa possibile allo scopo di provvedere al ripristino efficiente delle

./..

tratte marittime tra Porto Empedocle e Lampedusa e garantire i collegamenti con regolare continuità e senza sostituzioni delle navi.

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(28 giugno 2019)

LUPO - CRACOLICI - GUCCIARDI - ARANCIO
BARBAGALLO - DIPASQUALE - SAMMARTINO
CATANZARO - DE DOMENICO - CAFEO

XVII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 929 - Iniziative urgenti per la messa in sicurezza del ponte sul fiume Ippari lungo la s.p. 18 Vittoria - Santa Croce Camerina (RG).

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

da circa un anno, sul ponte del fiume Ippari, all'altezza del km 2,4 della strada provinciale 18 Vittoria - C.da Piombo, in direzione Santa Croce Camerina (RG), a seguito del riscontro di una importante lesione del manto stradale si registra un restringimento della carreggiata, con circolazione a senso unico alternato;

si tratta di un'arteria molto transitata che collega la città di Vittoria non solo con Santa Croce Camerina, ma anche con tutto il litorale marittimo del sud-est, con il Castello di Donnafugata e con Ragusa;

rilevato che:

la pericolosità di tale parcellizzazione della carreggiata è evidente, tant'è che nel febbraio 2019 era stato anche posizionato un semaforo per regolarizzare la circolazione delle auto a senso unico alternato. Tuttavia, a seguito del furto da parte di ignoti delle batterie che alimentavano il trasformatore, tale semaforo è stato asportato con gravissimo danno alla sicurezza stradale di quel tratto;

l'interruzione del ponte per metà corsia comporta che l'ingente mole di traffico si sposti sulla carreggiata di sinistra in direzione di Santa Croce Camerina;

la chiusura della carreggiata è indicata da alcuni segnali stradali e da un paio di transenne, che, se visibili di giorno, sono del tutto oscurate di notte a causa della scarsa illuminazione del tratto;

lo scorso maggio sono state realizzate finalmente le prove tecniche di portata sul ponte, per le relative indagini geologiche e geognostiche, finalizzate alla progettazione degli interventi necessari per la messa in sicurezza del ponte;

dall'esito delle indagini geologiche è emersa la necessità di procedere alla demolizione del ponte e

./..

al rifacimento ex novo;

considerato che:

la competenza dell'infrastruttura in esame è del Libero Consorzio comunale di Ragusa, ente spogliato della propria identità istituzionale e politica, commissariato da anni e ad un passo dal dissesto economico;

è evidente il rischio che possano passare anni prima che il breve rettilineo del ponte sul fiume Ippari possa tornare ad essere pienamente fruibile senza alcun pericolo per gli automobilisti;

al fine della demolizione e ricostruzione del ponte sono infatti necessarie un'opera di progettazione e l'individuazione di finanziamenti che possano portare ad un inizio certo dei lavori e al completamento dell'opera entro i tempi previsti dal contratto;

per sapere:

se intendano supportare il Libero Consorzio comunale di Ragusa nell'opera di progettazione e, soprattutto individuare e concedere il finanziamento necessario, stimato all'incirca sotto il mezzo milione di euro, per iniziare i lavori una volta ottenuto il parere positivo della Sovrintendenza e degli altri enti regionali competenti;

quali iniziative intendano adottare nell'immediato per la messa in sicurezza del tratto nel quale opera il restringimento della carreggiata, stante l'acclarata pericolosità che persiste ormai da un anno.

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(1 luglio 2019)

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

XVII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 178 - Chiarimenti in merito ai disagi patiti dall'utenza che giornalmente utilizza la tratta ferroviaria Castelvetrano-Trapani.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e le mobilità, premesso che la tratta ferroviaria Castelvetrano-Trapani è utilizzata abitualmente da centinaia di utenti che per i più svariati motivi ne usufruiscono giornalmente;

considerato che:

i numerosi pendolari giornalmente utilizzano la tratta Castelvetrano-Trapani sono oramai al limite dell'esasperazione a causa sia dei continui ritardi nelle diverse corse giornaliere, sia per le condizioni che vivono quotidianamente sui treni;

come precedentemente detto, il disagio colpisce una platea numerosa e indistinta di utenza: dai dipendenti regionali ai dipendenti dei Liberi Consorzi comunali, dai lavoratori enti privati ai dipendenti comunali, agli studenti e professori di scuole secondarie ed universitarie, ai lavoratori autonomi e privati, ai pendolari occasionali o a i semplici turisti;

le motivazioni giustificanti i ritardi comunicate dai capitreno sono sempre le stesse e rimangono irrisolte; per comprendere meglio di che si tratta, ecco un elenco delle risposte fornite all'utenza giornalmente qui di seguito elencate:

a) blocco treni improvviso del treno durante il viaggio, tramite satellite, e soste da 15 a 30 minuti;

b) passaggi a livello aperti o bloccati per dispositivi meccanici non funzionanti (di conseguenza il treno non può proseguire);

c) cavi elettrici non idonei (obsoleti e di cui è stata promessa la sostituzione da anni) alla linea ferroviaria, passaggi a livelli alcuni inutili che collegano stradine interpoderali;

d) incroci corse treno provenienti nelle due direzioni, sempre in ritardo;

e) utilizzo di vecchie carrozze che si guastano in continuazione, (sostituzione e recupero di parti meccaniche obsolete da un mezzo all'altro), climatizzatori non funzionanti o funzionanti in parte;

da quanto segnalato ai sottoscritti interpellanti, si apprende che anche le porte di

./...

uscita non sarebbero messe tutte a disposizione dell'utenza, dato che solo una su quattro risulterebbe funzionante, con tutti i rischi connessi ad eventuali situazioni di pericolo;

per conoscere se non ritengano necessario adoperarsi per risolvere le problematiche che vivono giornalmente i pendolari della tratta Castelvetro-Trapani, che, a causa dei problemi sopra citati, portano ritardo per raggiungere le proprie sedi lavorative, perdono ore scolastiche o la possibilità di seguire e sostenere esami universitari o, più semplicemente, non possono muoversi nel territorio trapanese per impegni o per visitare nuovi posti, aspetto, quest'ultimo, che i turisti sicuramente non dimenticheranno quando parleranno della Sicilia: vista l'importante utilità del servizio fornito dalle F.S. per l'intero territorio trapanese, è necessario eliminare questi disagi che patiscono giornalmente tutti i pendolari che usufruiscono della tratta in questione.

(4 luglio 2019)

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