



Repubblica Italiana

ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

XVIII LEGISLATURA

ALLEGATO ALL'ORDINE DEL GIORNO

della seduta n. 43 del 16 maggio 2023

*Vicesegreteria generale Area Istituzionale
Servizio Lavori d'Aula*

**SVOLGIMENTO, AI SENSI DELL'ART. 159, COMMA 3,
DEL REGOLAMENTO INTERNO, DI INTERROGAZIONI
E INTERPELLANZE DELLA RUBRICA**

“Infrastrutture e mobilità”

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 44 - Iniziative urgenti nei confronti di ANAS Sicilia per velocizzare l'andamento dei lavori sull'A19 Palermo-Catania e delucidazioni sul rispetto dei tempi di esecuzione e conclusione degli stessi.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che la tratta autostradale Palermo-Catania è da troppo tempo oggetto di continui e menomanti lavori di manutenzione che, proprio a causa delle lungaggini, costringono i suoi fruitori a subire forti disagi e gravi rischi in termini di sicurezza stradale;

considerato che:

soltanto l'anno scorso i cantieri aperti nell'A19 erano più di 24 (ventiquattro), per un totale di circa 80 (ottanta) interventi su tutta la tratta che - tra interruzioni, restringimenti, deviazioni e chiusure di questo o quello svincolo che hanno fatto andare in tilt persino Google Maps che dà indicazioni stradali confuse e sbagliate - è diventata una contorta, pericolosa gincana;

già l'ex Assessore per le infrastrutture aveva sollecitato ANAS Sicilia a porre rimedio 'alla diffusa impraticabilità della A19 Palermo-Catania' e ad accelerare i lavori 'con un adeguato e fattivo impiego di uomini e mezzi' ma, a quanto è dato sapere (e vedere), senza alcun esito tangibile;

i tempi di chiusura dei lavori, almeno altri 4 (quattro) anni, di fatto sono lunghi e, con questo modus operandi, verosimilmente non saranno rispettati;

questo stato di cose, dove basta un piccolo incidente per creare file chilometriche e allungare in modo estenuante i tempi di percorrenza, se perdurante, è decisamente imbarazzante e intollerabile per tutti: per quegli imprenditori che trasportano merci su gomma, per chi viaggia per lavoro, per i turisti che, purtroppo, sono obbligati a una vera e propria odissea per muoversi da una città all'altra (rilanciandosi nel mondo un'immagine di Sicilia retrograda), e, infine, per il Governo siciliano (passato e attuale), che di fronte a tutto questo pare e appare rassegnato o, nella migliore delle ipotesi, incapace di far valere il proprio peso istituzionale nei confronti di ANAS Sicilia;

./..

per sapere:

quale sia l'andamento dei cantieri, ovvero lo stato di avanzamento dei lavori e se tempi, organizzazione e modalità di esecuzione siano rispettati;

se e come intendano agire nei confronti di ANAS Sicilia per imporre una radicale velocizzazione dei lavori e, quindi, l'impiego di un maggior numero di mezzi e uomini, dal momento che altri quattro anni in queste condizioni sembrano davvero un'enormità e appaiono ingiustificati soprattutto per via dell'andamento lento' dei cantieri.

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(12 dicembre 2022)

DIPASQUALE - CRACOLICI - BURTONE - CATANZARO -
SAFINA - SPADA - VENEZIA - CHINNICI - GIAMBONA -
LEANZA

- Con nota prot. n. 4763 del 26 gennaio 2023 il Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 62 - Intendimenti del Governo in ordine alla realizzazione dell'interporto di Termini Imerese (PA).

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

in Sicilia sono previste due piattaforme intermodali (interporti), una nella zona di Catania e un'altra nell'area industriale di Termini Imerese (PA);

il primo progetto di una piattaforma intermodale a Termini Imerese risale a circa 40 anni fa e fu realizzato dalla società Italter per conto dell'allora Consorzio dell'area di sviluppo industriale di Palermo. Fu la legge 240/90 che diede impulso agli interporti in Italia e fu la legge obiettivo, la 443 del 2001, che prevede il primo finanziamento di questo interporto che, nel frattempo, aveva cominciato ad essere inserito in tutte le programmazioni regionali, nazionali ed europee, relative ai trasporti ed alla intermodalità;

l'interporto di Termini Imerese, puntando a combinare differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, mare), è stato pensato per diventare il baricentro dei traffici della Sicilia occidentale e una importante zona di produzione e scambi nel più ampio contesto del Mediterraneo;

il progetto più recente prevede la realizzazione di una piattaforma logistica per fornire una serie di servizi all'utenza raggruppabili in tre macro categorie: handling e groundhandling per l'assistenza ai vettori; attività di supporto durante la sosta dei mezzi pesanti (lavaggio, riparazione, manutenzione containers e casse mobili, ecc.); locazione di aree attrezzate per la logistica e di uffici nel Centro Direzionale;

gli interventi infrastrutturali riguardano la realizzazione di quattro Poli, su una superficie totale di circa 30 ettari: un Polo Intermodale, sede di un terminal ferroviario, dove avverrà lo scambio tra modalità stradale e ferroviaria; un Polo Logistico, destinato alle operazioni di raccolta, distribuzione e stoccaggio delle merci e ad altre funzioni logistiche; un Polo Stoccaggio, destinato allo stoccaggio delle unità di carico in attesa di essere movimentate per il trasporto verso

./..

la destinazione finale; un Polo Direzionale, sede degli uffici amministrativi e direzionali dell'interporto;

il costo dell'opera, come è ovvio, è lievitato nel tempo e nel tempo più volte l'opera è stata finanziata a carico di fondi nazionali ed europei e più volte è stata defanziata, vista la incredibile lentezza con cui ha proceduto la sua progettazione e la sua (non ancora avviata) realizzazione. Secondo l'ultimo progetto preliminare approvato, l'opera comporta un costo totale di 92,3 milioni di euro (inclusa Iva);

a seguito della creazione nel 2004 della Sis (Società degli Interporti Siciliani), società a prevalenza pubblica di cui la Regione siciliana detiene oggi una partecipazione per oltre l'87%, la stessa, attraverso una delibera del Cipe del marzo 2006 è stata individuata come soggetto attuatore del progetto, il che significa che la Sis doveva predisporre il progetto preliminare e indire la gara pubblica per affidare ad un soggetto esterno la progettazione esecutiva, la realizzazione e la gestione dell'Interporto per almeno 20 anni;

nel frattempo l'opera fu inserita nel Po Fesr 2007/2013, come Grande Progetto la cui scheda prevede un costo totale di 92.3 milioni, di cui 63.9 a carico della UE, 14.2 a carico di altri fondi pubblici, 14.2 a carico del soggetto privato;

a seguito di ciò la Sis pubblicò, ad aprile del 2011, il bando di gara europea per l'affidamento dell'Interporto e giunse nel 2014 alla aggiudicazione in favore di un'Ati costituita tra le Spa Tecnis, Cogip, Sintec, Notarimprese, che aveva presentato una offerta di realizzazione dell'opera nonché di successiva gestione con il pagamento di un canone annuo di 411 mila euro;

una vicenda giudiziaria ha coinvolto la Tecnis (capofila dell'Ati), grossa azienda catanese che gestiva appalti in tutta la Sicilia, compresi l'Interporto di Termini Imerese e la chiusura dell'anello ferroviario di Palermo. Nel 2017 l'affidamento è stato revocato;

il Grande Progetto Interporto di Termini Imerese, inserito nel Po Fesr 2007/2013, non è stato neanche avviato. Dal momento che l'opera è stata ribadita come fondamentale anche nel Piano trasporti nazionale del 2017, la stessa è stata riproposta come Grande Progetto nel Po Fesr 2014/2020, insieme alla chiusura dell'anello ferroviario di Palermo e il raddoppio della tratta ferroviaria Ogliastrillo (Cefalù)-Castelbuono che,

./..

per altri motivi, hanno seguito la stessa sorte;

le tre opere, che avrebbero dovuto contribuire al raggiungimento del risultato di spesa per l'obiettivo in cui erano inserite (OT7) al 31/12/2018, sono rimaste praticamente ferme, quindi il governo della Regione dell'epoca le ha sostituite con altre opere in avanzato stato di realizzazione, come 'progetti retrospettivi';

considerato che:

nel mese di ottobre del 2021 l'Assessore pro tempore, con alcune dichiarazioni pubbliche, ha manifestato l'intendimento del governo della Regione di rilanciare l'iter per la realizzazione dell'opera, facendo riferimento ad uno studio commissionato alla Università di Palermo che avrebbe valutato positivamente le potenzialità e l'utilità dell'opera. L'Assessore ha anche parlato di una revisione delle modalità di affidamento, dal momento che sarebbe stato individuato un ruolo più forte e finanziariamente impegnativo del soggetto privato da coinvolgere e rassicurato sull'iter della gara, che sarebbe stata senza dubbio pubblicata entro l'anno 2022;

siamo giunti quasi alla fine dell'anno 2022 ma non vi è traccia, né sentore, della gara per l'affidamento dell'opera e la Sis appare del tutto ferma e in attesa degli indirizzi del governo regionale;

l'interporto di Termini Imerese è stato posto alla base delle scelte operate dall'Adsp del mare di Sicilia Occidentale che nel suo Dpss ha previsto lo spostamento della movimentazione dei container dal porto di Palermo a quello di Termini Imerese e in funzione di questo ha ottenuto notevoli finanziamenti a valere sul Pnrr;

l'area dove insisterebbe l'interporto è collocata all'interno dell'Area industriale e fa quindi parte integrante della Zes Sicilia Occidentale;

va in ogni caso preso in considerazione che il progetto dell'Interporto risale ormai a diversi anni fa e oggi prevale una impostazione diversa legata alla logistica a valore, non più soltanto quindi l'interporto come luogo/aggregazione per la movimentazione delle merci, ma piuttosto come realtà dove nuove industrie sono in grado di trarre valore dai flussi di trasporto e dove possono svilupparsi attività ad alto valore aggiunto, legate in particolare alla intermodalità, ai servizi avanzati, alle tecnologie di comunicazione,

./..

integrate con iniziative di eccellenza nel campo della ricerca, delle conoscenze innovative e della formazione;

non si può sottacere che la ipotesi di realizzazione dell'interporto tiene vincolati terreni industriali per circa 30 ettari inutilizzati da molti decenni che, se fossero svincolati, potrebbero essere destinati all'insediamento di nuove realtà produttive, molte delle quali hanno fatto richiesta di aree e capannoni, ma non hanno trovato disponibilità, considerato anche che i 40 ettari dell'insediamento ex Fiat/Blutec sono anche essi bloccati dalle procedure in corso presso il tribunale fallimentare di Torino e presso il Mise;

per sapere:

quali siano gli intendimenti del Governo sull'interporto di Termini Imerese (PA);

quali siano le risultanze dello studio effettuato dalla Università di Palermo;

se non ritenga che debba essere rivista l'impostazione dell'interporto in funzione dei nuovi orientamenti prevalenti in materia di 'logistica a valore';

come si intenda eventualmente procedere per l'affidamento della realizzazione e della gestione dell'opera e quale ruolo si ipotizza per il privato partecipante;

a quali fonti di finanziamento si ritenga di dovere/potere ricorrere.

(16 dicembre 2022)

SPADA - CRACOLICI - BURTONE - DIPASQUALE - SAFINA
- CATANZARO - VENEZIA - CHINNICI - GIAMBONA - LEANZA

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 73 - Iniziative a tutela dei ciclisti.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che la bicicletta è uno dei mezzi di trasporto tra i più utilizzati, il cui uso è sostenuto dalle stesse istituzioni nazionali e internazionali anche perché assicura la possibilità di condurre uno stile di vita salutare ed ecologico. In Italia negli ultimi anni si vendono più biciclette che automobili, con un trend previsto sempre in crescita. Nonostante ciò, la circolazione delle biciclette viene avvertita con fastidio dagli automobilisti, che cercano il momento migliore per sorpassarle considerandole molto spesso come un 'intralcio' alla circolazione a motore. In media ogni 32 ore sulle strade italiane muore un ciclista e gli incidenti mortali che coinvolgono ciclisti sono aumentati secondo l'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) del 9,6 per cento in un anno. Nel 2017, secondo le stime dell'automobile club italiano (ACI) e dell'ISTAT, i morti in sella a una bici sono stati 254, su un totale di 17.521 incidenti. Secondo la Treccani il rischio di mortalità per chi va in bicicletta è di 2,18: si tratta del più alto in assoluto dal momento che per i pullman è pari a 0,48, per i camion a 0,67, per le automobili a 0,78, per i motorini a 1,06 e per le moto a 1,96;

considerato che:

la media è di un morto e 40 feriti al giorno. Però, se da un lato gran parte degli incidenti avvengono per comportamenti indisciplinati alla guida da parte degli automobilisti, dall'altro spesso sono i ciclisti che non rispettano quelle accortezze che sarebbero in grado di salvare tante vite. Tale situazione, che con il tempo sta rendendo sempre più difficile e conflittuale la coesistenza tra queste due categorie di utenti della strada, impone un intervento normativo che vi ponga, per quanto possibile, rimedio. Imprescindibile punto di partenza per poter esaminare un possibile intervento normativo è certamente la qualità, riconosciuta dal nostro codice della strada alla bicicletta, di utente debole della strada e, in quanto tale, meritevole di una più

./..

attenta tutela. Alla luce di questi dati appare necessario apportare delle modifiche all'attuale codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che è ormai inadatto all'evoluzione della mobilità. D'altro canto, l'introduzione nel nostro ordinamento del cosiddetto 'omicidio stradale' è un evidente sintomo che l'orientamento e l'attenzione verso gli utenti deboli della strada sta cambiando nella direzione di offrire una sempre maggiore sicurezza a questi ultimi;

dall'1 gennaio al 31 dicembre del 2021, in Italia hanno perso la vita andando in bicicletta 162 uomini e 18 donne. Il record negativo di morti spetta all'Emilia Romagna e alla Lombardia con 32 decessi ciascuna, seguite da Veneto, Piemonte, Toscana e Puglia e Campania. Maglia nera anche per la Sicilia che nel 2021 raggiunge dieci morti dovute a incidenti in bicicletta. Il 10 per cento dei sinistri mortali ha visto la fuga del responsabile. Il mese con il più alto numero di decessi è stato agosto con 27, quello con meno decessi novembre con 10. Dati allarmanti elaborati dall'Osservatorio ciclisti (Asaps) che, con riferimento al 2021, in Italia ha registrato un boom di decessi: sono 180 i morti per incidenti in bici, undici in più rispetto al 2020;

la FIAB (Federazione italiana ambiente e bicicletta) ritiene che la sicurezza dei ciclisti sia un obiettivo primario urgente e imprescindibile. Data la sua importanza l'obiettivo non può essere raggiunto banalizzandolo o proponendo palliativi, bensì occorre individuare gli strumenti più efficaci per raggiungerlo;

per sapere:

se non ritengano opportuno acquistare e installare lungo le strade del territorio siciliano dei cartelli con dicitura 'Attenzione strada frequentata da ciclisti', oltre a riportare la distanza di sicurezza di un metro e mezzo, come previsto dal codice della strada, che in caso di caduta permetterebbe di non investire il ciclista o per lo meno di non disturbarlo e causare sinistri. Dove e come installarli dovrebbe essere valutato sulla base della frequentazione delle strade da parte dei ciclisti. Anche le dimensioni dei segnali dovranno essere congrue e valutate sulla base delle situazioni locali. Per queste ragioni sarebbero da considerare prioritarie le misure di sicurezza attiva' ovvero le politiche attive per la riduzione dell'incidentalità, così come individuato dal quarto

./..

programma quadro della sicurezza stradale 2011- 2020 dell'Unione europea;

se non ritengano opportuno adottare tutte le misure tecniche di prevenzione (Zone 30, Moderazione del Traffico, etc.), i mezzi e le azioni di protezione collettiva (segnaletica, separazione fisica, controllo delle infrazioni), gli automatismi di controllo della marcia dei veicoli (limitatore automatico di velocità, rilevatori anticollisione, ecc.) nonché i provvedimenti di riorganizzazione dello spazio stradale affinché il rischio sia minimizzato, adottando un costante riferimento alle 'best practices', ossia alle migliori conoscenze ed esperienze. Tale approccio, rafforzato da adeguate azioni educative, sia per le fasce giovani sia per gli adulti (es. scuole guida), va accuratamente monitorato e sostenuto nelle fasi di progetto, come in quelle di gestione e manutenzione delle strade.

(20 dicembre 2022)

GENNUSO - VITRANO

- Con nota prot. n. 953/Gab del 1° febbraio 2023 l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità ha eccepito la propria incompetenza.

- Con nota prot. n. 10279 del 1° marzo 2023 il Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 81 - Chiarimenti in merito alla necessità di un accordo di sviluppo territoriale integrato tra l'aeroporto 'Vincenzo Florio' di Trapani Birgi - Marsala e l'aeroporto 'Falcone - Borsellino' di Palermo Punta Raisi.

Al Presidente della Regione, all'Assessore per il turismo, lo sport e lo spettacolo e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che:

lo scalo aeroportuale 'Vincenzo Florio' di Trapani costituisce uno snodo alternativo al transito verso la Sicilia occidentale e a quello in transito dal bacino nord-africano verso il nord Europa, garantendo in tal senso quella competitività strutturale necessaria ad una realtà territoriale che diventa sempre più strategica all'interno del bacino del Mediterraneo;

occorre garantire continuità territoriale e idonea mobilità ai siciliani in un quadro ancora oggi contrassegnato da gravissime carenze infrastrutturali e pertanto i collegamenti da Trapani e da Palermo, con rotte in regime di oneri di servizio pubblico, costituiscono una concreta possibilità di sviluppo e crescita;

sottolineato che l'aeroporto Vincenzo Florio di Trapani deve essere rilanciato sinergicamente allo scalo di Palermo, mediante una programmazione ed una gestione integrata;

rilevato che:

risulta necessario che intraprendere un lavoro in questa direzione presuppone che le società di gestione dei due scali assolvano un ruolo autorevole evitando che allo scalo trapanese venga conferito un ruolo di mero Hub a supporto dello scalo palermitano ed a scapito di una propria meritevole autonomia di esercizio in grado di favorire un processo di crescita economico-sociale e turistica;

nell'ottica di sistema integrato a supporto dei transiti è necessario un potenziamento dei mezzi di collegamento da e per gli scali aeroportuali occidentali ed, in particolare, dello scalo trapanese data la robusta crescita in termini di movimenti e traffico di passeggeri registratasi ultimamente;

al fine di garantire la mobilità in direzione dei

./..

due aeroporti occorre, più specificamente, creare alternative intermodali attraverso un piano di incremento dei servizi ferroviari nel territorio del trapanese, materia già oggetto del dialogo tra gli esponenti istituzionali ed il governo regionale, ed una reale programmazione degli investimenti in infrastrutture che sia ancorata alle esigenze ed alle potenzialità di ciascun territorio;

osservato che:

la Relazione della Corte dei Conti sul rendiconto generale della Regione siciliana (Esercizio 2020) appalesa il rischio che dinanzi a bilanci in perdita dall'ente gestore dello scalo trapanese non possa trovare attuazione il piano di ricapitalizzazione a favore della società in perdita da oltre tre anni;

sussiste l'urgenza di definire l'entità dei bisogni finanziari della Regione in vista della presentazione del Bilancio di previsione per l'anno corrente e tenuto conto della necessità di intervenire quanto prima per l'attivazione di tutte le misure necessarie per favorire e garantire il programma di investimenti sugli scali aeroportuali menzionati;

atteso che la destagionalizzazione dei flussi turistici unitamente alla carente condizione infrastrutturale dei trasporti impone una azione di rilancio anche dell'aeroporto di Comiso (RG), quale snodo fondamentale della Sicilia orientale anche per l'intero comparto della logistica delle merci in un territorio ad alta vocazione produttiva;

per sapere:

quali iniziative intendano adottare per garantire una politica di sviluppo attraverso una programmazione integrata degli investimenti infrastrutturali per il potenziamento dei servizi e dei mezzi di collegamento negli scali aeroportuali di Trapani e Palermo;

se sia intendimento del Governo regionale addivenire alla promozione di una società di gestione unica degli scali aeroportuali della Sicilia occidentale, con il connesso impegno della Regione di farsi da garante per la promozione dell'investimento proposto ed a condizione che lo scalo aeroportuale Vincenzo Florio venga rilanciato al fine di favorire un processo di crescita economico-sociale del territorio trapanese;

quali provvedimenti intendano assumere, in termini di impegno finanziario regionale, per garantire l'individuazione di un proficuo piano di

./..

investimento per il risanamento della società di gestione aeroportuale trapanese;

quali misure intendano porre in essere per rilanciare l'aeroporto di Comiso (RG) nell'ambito di una strategia complessiva e di sistema dell'assetto aeroportuale siciliano in grado di potenziare l'area occidentale ed orientale della Sicilia.

(21 dicembre 2022)

SAFINA - DIPASQUALE - CHINNICI -
LEANZA

- Con nota prot. n. 10293 del 1° marzo 2023 il Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 5 - Chiarimenti sull'aumento del 10 per cento del prezzo dei biglietti e degli e degli abbonamenti del trasporto ferroviario siciliano.

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

l'art. 14 del Contratto di trasporto ferroviario decennale 2017/2026 stipulato tra la Regione Siciliana e Trenitalia S.p.A., rubricato 'Obblighi tariffari e gratuità', al punto 4 prevede che: 'La Regione inoltre stabilisce che le tariffe regionali sono incrementate, dal 1° gennaio degli anni 2020, 2022 e 2024, con prevendita dal giorno 25 dicembre del mese precedente, del 10% per ciascuno degli anni indicati. Gli incrementi delle tariffe sono paritetici per le tariffe regionali e sovraregionali, nel rispetto del documento approvato dalla Conferenza Stato Regioni del 3 agosto 2017, aggiornato in data 21 settembre 2017, e sono automaticamente applicati da Trenitalia, salvo deliberazione contraria della Regione. Tali incrementi saranno applicati proporzionalmente sui prezzi delle eventuali future integrazioni tariffarie. Le Parti si danno atto reciprocamente che l'adeguamento, di cui al presente comma, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione deliberi di non effettuarlo, la stessa si impegna a compensare i minori ricavi individuando le risorse necessarie';

considerato che:

la Regione, con delibera di Giunta n. 563 del 18 dicembre 2021, al fine di scongiurare tale aumento tariffario ed avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 14 del su citato Contratto, deliberava di autorizzare la sospensione dell'incremento tariffario a far data dall'1 gennaio 2022, compensando i minori ricavi con l'adeguata rimodulazione del Piano Economico definito con l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A.;

dal 1° gennaio 2023 si è registrato l'aumento del 10% del costo dei biglietti e degli abbonamenti del trasporto ferroviario;

ci sono fondati motivi per sostenere l'illegittimità di tale aumento, dal momento che l'art. 14 del Contratto di trasporto ferroviario non solo non affida al gestore del trasporto la potestà esclusiva di determinare l'aumento

./..

tariffario, ma dispone altresì che gli aumenti del 10% decorrano solamente nelle tre annualità 2020, 2022 e 2024, senza considerare inoltre l'eventuale ristoro relativo alla sospensione dell'aumento del 2022 che la Regione ha corrisposto a Trenitalia nella rimodulazione del Piano Economico;

se tale incremento non verrà revocato, quello di gennaio 2023 rappresenterà il quarto aumento del costo dei titoli di viaggio, pari al 37,5% che i pendolari e l'utenza si troveranno a dover pagare dalla sottoscrizione del Contratto di Servizio 'Ponte' 2015-2016 e dal Contratto di Servizio decennale 2017-2026, nonostante il servizio sia sostanzialmente identico;

per conoscere:

se non intendano adoperarsi urgentemente affinché si valuti la legittimità o meno dell'incremento tariffario posto in essere dal 1° gennaio 2023;

se non reputino opportuno avvalersi della facoltà prevista dall'art. 14 del Contratto di trasporto ferroviario e disporre nuovamente la sospensione dell'incremento tariffario compensando i minori ricavi con l'adeguata rimodulazione del Piano Economico Finanziario da definire con Trenitalia, e prevedere altresì l'eventuale rimborso dell'eccedenza per chi ha già acquistato i titoli di viaggio.

(Gli interpellanti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(4 gennaio 2023)

DI PAOLA - SUNSERI - SCHILLACI - CAMPO - MARANO -
DE LUCA A. - CIMINNISI - GILISTRO - CAMBIANO -
VARRICA - ARDIZZONE

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 161 - Crisi nel cantiere dell'autostrada Siracusa-Gela, lotto Ispica-Modica. Rischio blocco dei lavori e ripercussioni viabilità.

Al Presidente della Regione e all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità, premesso che il 2023 dovrebbe essere l'anno della consegna del tratto Ispica-Modica, già in ritardo rispetto ai tempi di realizzazione previsti per una serie di problematiche gestionali, a partire dal fallimento della società mandataria 'Condotte S.p.A' che ha recato gravi ripercussioni sull'avanzamento dei lavori e pesanti ricadute sull'occupazione;

considerato che:

ricadute gravi si sono avute anche sulle piccole e medie imprese operanti nella filiera, che hanno subito pesanti colpi a causa della sovraesposizione debitoria dovuta ai ritardi dei pagamenti da parte della committenza C.A.S.;

la 'Cosedil S.p.A.', azienda che ha in appalto la costruzione dei lotti 6,7 e 8, ha già scritto al Presidente della Regione per lanciare l'allarme su un probabile blocco di tutte le attività nel cantiere a causa della grave situazione debitoria del Consorzio Autostrade Siciliane che non paga regolarmente i crediti scaduti e in particolare le cifre relative al materiale attraverso il Fondo per l'adeguamento dei prezzi per le lavorazioni già eseguite, causando uno stato di grave crisi non solo per la 'Cosedil S.p.A' ma per tutte le decine di imprese locali che lavorano per la realizzazione dell'opera;

la preoccupazione del possibile blocco dei lavori sulla Ispica-Modica è anche legata all'avvio dei lavori della Catania-Ragusa, perché l'attuale sede stradale della 514 sarà interessata da una serie di interventi che vedranno quasi certamente l'installazione di numerosi semafori e strade alternative, anche impervie, per cui se non fosse disponibile la Ispica-Modica, quale percorso alternativo da e per Catania, il viaggio per arrivare al capoluogo etneo o per tornare negli iblei si trasformerebbe in un incubo con tempi di percorrenza improponibili;

per sapere se il Governo non intenda intervenire sul C.A.S., con estrema urgenza, per garantire il pagamento delle opere già realizzate e soprattutto

./..

per assicurare le coperture per il completamento
dei lavori prima della stagione estiva.

(14 febbraio 2023)

DIPASQUALE

- Con nota prot. n. 12666 del 20 marzo 2023 il
Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per
le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERPELLANZA

N. 14 - Chiarimenti sull'imminente chiusura delle tratte ferroviarie siciliane per lavori di ammodernamento.

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

L'art. 10 del Contratto di trasporto ferroviario decennale 2017/2026 stipulato tra la Regione Siciliana e Trenitalia S.p.A., rubricato 'Obblighi tariffari e gratuità', al punto 3 prevede che: 'nel caso in cui, per l'effettuazione di lavori programmati di rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, delle aree e degli impianti nei quali si sviluppano le attività relative all'esercizio ferroviario oggetto del presente Contratto, comprese quelle commerciali, si debba procedere a sospensioni e/o modifiche del servizio; in questi casi Trenitalia può procedere ad effettuare tali modifiche, anche unilateralmente, previa comunicazione alla Regione da effettuarsi entro quindici giorni antecedenti la loro attuazione, o entro 2 giorni lavorativi dalla comunicazione formale del Gestore dell'Infrastruttura se successiva, con la descrizione: dell'inizio, della durata e delle modalità di esecuzione dei lavori; delle variazioni temporanee del programma di esercizio che dovranno assicurare condizioni di viaggio quantitativamente e qualitativamente paragonabili all'offerta base; dell'eventuale servizio sostitutivo da attivarsi in caso di indisponibilità totale dell'infrastruttura';

il punto 4 del medesimo art. 10 recita altresì che 'Nei casi di sospensione del servizio di cui al comma precedente, per i quali sia previsto servizio sostitutivo a totale o parziale sostituzione del servizio ferroviario, tale servizio sostitutivo deve essere comunque effettuato con un numero di autobus e/o autoveicoli sufficiente a trasportare tutti i passeggeri statisticamente presenti sul treno e in modo tale da garantire il servizio presso le stazioni e fermate previste sulla tratta ferroviaria oggetto del disservizio, salvo casi di manifesta impossibilità. Dovrà, altresì, essere garantito da Trenitalia il controllo della regolarità del servizio e della sicurezza dei viaggiatori che ne usufruiscono';

infine il punto 7 chiosa che 'In ogni caso di modifica programmata del servizio, permanente o temporanea, deve essere assicurata tempestiva e puntuale informazione ai viaggiatori';

./..

rilevato che:

il Comitato Pendolari Siciliani - Ciufer nei giorni scorsi ha lanciato l'allarme circa gli imminenti lavori, con prevedibili e consequenziali disagi e interruzioni, che sarebbero in arrivo sulle linee ferroviarie siciliane e che interesseranno un gran numero tratte;

sono infatti stati appaltati e avviati gran parte dei lavori per ammodernare la rete ferroviaria siciliana, con investimenti per oltre 9 miliardi sulla sola tratta Palermo-Catania-Messina;

il Comitato ha reso noto, infatti, quanto anticipato in una videocall del 19 ottobre scorso con RFI (Rete ferroviaria italiana) in cui per la prima volta si è parlato di una chiusura delle tratte ferroviarie, addirittura per un periodo di 2 anni, che dovrebbe partire con un primo step di lavori, e quindi di interruzioni, tra il 13 marzo e il mese di giugno 2023;

da marzo a dicembre 2023 sarebbero pertanto in arrivo interruzioni sulla Bicocca-Dittaino e sulla Modica-Siracusa, così come tra giugno e settembre 2023 sulla Caltanissetta Xirbi-Aragona, e sulla Trapani-Mazara. I lavori saranno destinati a partire anche tra Gela e Modica, sulla tratta Lercara-Agrigento, sulla Lentini-Caltagirone e sulla Canicatti-Gela;

considerato che:

il servizio non verrà interrotto e sarà garantito con corse treno-bus, all'interno della stessa tratta, ma con tempi di percorrenza che supererebbero di gran lunga le 3 ore e 40 minuti;

al netto del fatto che i lavori devono essere svolti e sono necessari a potenziare il servizio ferroviario di cui i siciliani saranno beneficiari della ristrutturazione finale, non può non porsi il problema del disagio quotidiano che centinaia di pendolari saranno costretti ad affrontare;

l'esperienza dell'uso alternato dei bus con il treno già sperimentata tra giugno e settembre dello scorso anno, in occasione della chiusura su Caltanissetta, ha fornito precisi elementi di valutazione, tra cui una sproporzione tra il costo del biglietto e l'eccessiva durata del viaggio, se confrontati con rapporti costi/durata offerti da altre aziende di trasporto pubblico su gomma;

inoltre l'uso di bus sostitutivi comporterebbe un incremento non indifferente dell'inquinamento

./..

atmosferico, soprattutto nelle città già servite da altre aziende di trasporto pubblico locale, dal momento che tutte le statistiche più recenti ci dicono che oltre il 70% dei consumi energetici, dell'inquinamento e delle emissioni di gas serra sono prodotti dai trasporti;

non è stata ancora divulgata una mappa definitiva delle interruzioni, nonostante il Contratto di Servizio in essere preveda una 'tempestiva e puntuale informazione ai viaggiatori';

è da scongiurare il rischio che l'utenza acquisti, magari a fine mese, abbonamenti convinta di poter viaggiare in treno per poi trovarsi su autobus sostitutivi con i disagi sopra descritti;

per conoscere:

se non intendano chiarire con RFI la durata e la modalità dei lavori, esortandone la concentrazione la notte e nei week-end e in ogni caso non simultaneamente ma 'step by step', così da non paralizzare l'intero traffico ferroviario;

se non intendano informare l'utenza ferroviaria circa la mappa delle tratte interessate e su quali servizi alternativi si prevedano, oltre all'alternanza treno-bus sostitutivo, così da permettere alla stessa di organizzarsi adeguatamente;

se non reputino opportuno concentrare le risorse economiche e logistiche laddove ci sia una reale maggiore richiesta di treni, evitando così di prevedere corse sostitutive ad es. sulla linea Palermo-Catania che spesso in passato sono rimaste del tutto vuote;

quali iniziative intendano porre in essere con urgenza per far fronte ai disagi e ai disservizi che a breve colpiranno i viaggiatori pendolari;

se non intendano istituire un tavolo tecnico con RFI, i comitati dei pendolari e tutte le associazioni di categoria per pianificare l'ottimizzazione dei servizi e prevenire per quanto possibile i disservizi;

se non reputino opportuno prevedere ed incentivare in questa fase di lavori forme di mobilità sostenibile, sostenuta da sistemi di intermodalità che consentano l'integrazione tra diversi mezzi di trasporto, così da rispettare i vari PAESC già approvati da molti comuni siciliani con l'obiettivo di ridurre le emissioni CO2.

./..

(Gli interpellanti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(21 febbraio 2023)

DI PAOLA - SUNSERI - SCHILLACI - CAMPO -
MARANO - DE LUCA A. - CIMINNISI -
GILISTRO - CAMBIANO - VARRICA - ARDIZZONE

- Con nota prot. n. 13325 del 23 marzo 2023 il
Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per
le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 184 - Iniziative relative al trasporto pubblico nella zona sud dell' ex provincia di Siracusa.

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

la ex Provincia di Siracusa ha da sempre una cronica carenza di collegamenti pubblici extraurbani fra i centri minori e le città capoluogo e, ancor di più fra i singoli centri minori;

quasi tutti i collegamenti fra i centri minori, che rappresentano comunque una popolazione di decine di migliaia di persone e centinaia di lavoratori pendolari, sono indiretti e necessitano di cambi nelle città capoluogo;

considerato che:

uno spostamento dall'aeroporto di Catania ad Avola, Noto, Pachino, Portopalo Capo Passero e Rosolini dista circa 100 km e richiede necessariamente il cambio a Siracusa, con una durata complessiva di non meno di tre ore;

a ciò si aggiunge che gli orari di esercizio paradossalmente, spesso non tengono conto proprio di queste necessità di cambio, costringendo i pendolari a lunghissime attese o, ancor peggio, a dover interrompere i propri spostamenti a tarda sera e ricorrere a passaggi da parte di privati per raggiungere i centri più piccoli;

inoltre gli spostamenti non sono certo facilitati dalle condizioni della viabilità intercomunale, il cui stato di manutenzione e sicurezza non è adatto ad un trasporto efficiente e veloce;

in aggiunta a ciò, altrettanto insufficiente a rispondere alle necessità del territorio è la rete ferroviaria, che è di fatto inesistente se non per la direttrice CT-SR-RG e per la CT - Gela;

non si può non tenere conto del fatto che nel periodo estivo, anche a seguito dell'attività promozionale e di comunicazione svolta dalla Regione, la richiesta di trasporto pubblico nell'area è destinata a crescere esponenzialmente per la presenza di migliaia di turisti; in tal caso, la penuria o non adeguatezza dei trasporti, oltre a costituire un disservizio per l'utenza, rappresenta un danno d'immagine per tutto il turismo isolano;

./..

per sapere se non ritengano opportuno intervenire con urgenza affinché tutte le società concessionarie di trasporto pubblico esercenti tratte extraurbane nella ex provincia di Siracusa e/o di collegamento con gli scali aeroportuali di Catania e Comiso incrementino il numero di corse e adeguino i propri orari alle effettive necessità dell'utenza, tanto dei pendolari quanto dei turisti.

(23 febbraio 2023)

GENNUSO

- Con nota prot. n. 13316 del 23 marzo 2023, il Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 196 - Chiarimenti in merito alle criticità presenti sulle reti stradali regionali di competenza dell'Anas e che segnatamente riguardano la S.S. 624 Palermo - Sciacca, la S.S. 121, la S.S. 117 ed il Ponte Corleone.

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

nel corso del 2021 si sono verificati in Sicilia 9.943 incidenti stradali che hanno causato la morte di 225 persone e il ferimento di altre 14.488;

la situazione generale delle strade in Sicilia che sono in gestione dell'Anas hanno bisogno di essere ammodernate, e in diversi punti le criticità sono talmente pericolose che è necessario un intervento immediato di messa in sicurezza per evitare gravi incidenti e garantire la incolumità degli automobilisti privati e pubblici;

considerato che:

a) nel tratto stradale S.S. 624 sono ben visibili le suddette criticità:

b) buche vicino i cordoli su tutti i viadotti direzione Palermo e Sciacca;

c) spesso percorrendo le curve presenti sulla SS624 Palermo Sciacca le autovetture rischiano di andare sulla corsia opposto;

d) strada limitata ai carichi e chiusura di corsie nel tratto dal km 17 al km 18+800, tratta GiacalonePiana degli Albanesi;

e) movimento e/o caduta di terra e roccia ai km: 9, 10, 14, 15, 17, 24, 26, 27, 39, 40, 41, 42, 44, 47, 48, 49, 57, 58, 60 e 62, tratta appartenente alla provincia di AG dal km 64 e 65;

f) muri con problematiche corticali da ripristinare ai km 11, 16 e 42;

g) grossi sormonti nei viadotti di Altofonte con rimpalli in auto ai giunti dal km 5+800 al km 8;

h) giunti ammalorati, da rifare al km 14, 33 e 65;

./..

i) discesa di terreno fangoso in strada al km 35, 37, 41, 42, 43, 44, 57 e 59;

l) assenza di rete paramassi al km 57;

m) segnaletica orizzontale poco visibile in quasi tutta la tratta;

n) degrado strutturale delle travi del viadotto Fratantoni fra il km 17 e il km 18+800 visibile dalla S.P.20;

per quanto riguarda il 'Ponte Corleone', attività cofinanziata da fondi regionali, i lavori consegnati in data 12/10/22 sono iniziati ma vanno molto a rilento;

sul tratto Palermo- Agrigento vi sono sempre interventi cofinanziati da fonti regionali;

per la S.S. 121 i fondi ci sono ma i lavori vanno a rilento (per le imprese);

il numero delle vittime soprattutto sulla S.S.624 è in continuo aumento e altrettanto il numero di incidenti con feriti, non a caso la strada viene definita la strada della morte;

rilevato che giungono continuamente lamentele non solo da parte di automobilisti e camionisti privati ma anche da parte di coloro che guidano gli autobus del trasporto pubblico, manifestando particolari disagi durante tutta la percorrenza del tratto stradale ed in diversi punti in prossimità delle curve dove spesso c'è il rischio di oltrepassare la corsia opposta;

per sapere:

quali interventi intendano porre in essere per garantire la sicurezza agli automobilisti e a tutti i fruitori in generale delle tratte stradali di cui sopra;

se non sia opportuno che vengano avviati delle interlocuzioni con i massimi dirigenti dell'Anas al fine di sollecitare gli interventi urgenti di messa in sicurezza delle aree più a rischio e successivamente di programmare una attività strutturale di manutenzione e ammodernamento delle tratte sopra indicate.

(2 marzo 2023)

FIGUCCIA

- Con nota prot. n. 15051 del 5 aprile 2023 il

./..

Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 205 - Chiarimenti in merito all'istituzione di un Osservatorio permanente regionale per il trasporto aereo.

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

con D.A. n. 7/Gab del 21 febbraio 2023, l'Assessore regionale delle infrastrutture e della mobilità ha istituito un osservatorio permanente regionale per il trasporto aereo;

l'Osservatorio avrà, tra gli altri, il compito di monitorare, a tutela dei viaggiatori siciliani, il flusso del trasporto aereo con particolare riguardo al contenimento del fenomeno del caro-tariffe aeree;

tra i componenti dell'Osservatorio figura un rappresentante del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti - che ha sede presso il Ministero dello Sviluppo Economico ed è presieduto dal Ministro dello sviluppo economico o da un suo delegato;

la composizione dell'Osservatorio potrà essere integrata, sia in via permanente che temporanea, in base alle esigenze ricorrenti da altri componenti rappresentativi di organismi associativi nazionali;

considerato che:

il fenomeno del caro-tariffe aeree colpisce principalmente ed in maniera significativa i cittadini siciliani che sarebbero rappresentati nel nascente Osservatorio da un organismo istituzionale di carattere nazionale;

la più importante associazione nazionale a difesa degli utenti siciliani è il Codacons che da anni si batte sul tema con decine di esposti e denunce e alla quale i cittadini si rivolgono per segnalare disservizi e anomalie sul servizio aereo;

nel dicembre 2022, il Codacons ha depositato un esposto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato contro l'aumento dei prezzi dei voli da e per la Sicilia;

garantire una più ampia partecipazione dei soggetti portatori di interessi specifici consentirebbe di perseguire con maggiore efficienza ed efficacia le finalità istitutive

./..

dell'Osservatorio stesso;

per sapere quali siano le motivazioni di esclusione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle istanze dei cittadini e se intendono allargare la composizione dell'Osservatorio alle stesse.

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(6 marzo 2023)

MARANO - SUNSERI - SCHILLACI - CAMPO -
DI PAOLA - DE LUCA A. - CIMINNISI - GILISTRO -
CAMBIANO - VARRICA - ARDIZZONE

- Con nota prot. n. 15064 del 5 aprile 2023 il Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 249 - Notizie in merito alle iniziative del Governo della Regione, di concerto con FS-RFI, per la realizzazione dell'Alta Velocità vera nella tratta ferroviaria Catania - Palermo.

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

entro il 2030, nella nostra Regione, sono previsti numerosi interventi sulle tratte ferroviarie più lunghe, anche in virtù delle risorse aggiuntive del PNRR;

pur usando il termine 'Alta Velocità' sembrerebbe che non si tratti di realizzare una vera e propria rete ferroviaria ad Alta Velocità, bensì di interventi di potenziamento e di velocizzazione delle tratte più lunghe, tra cui il raddoppio delle linee Palermo-Messina, Palermo-Catania e Messina-Siracusa;

in questi giorni è stato annunciato, da parte del Ministero delle Infrastrutture, un ulteriore finanziamento di 3 miliardi e 400 milioni di Euro, che vanno ad aggiungersi al miliardo e 400 milioni proveniente dal PNRR, da destinare alla realizzazione della 'rete ad Alta Velocità' nella tratta ferroviaria Palermo-Catania;

tuttavia, da quello che si apprende da varie fonti, sembrerebbe che gli interventi non riguarderanno la realizzazione di una vera rete ad Alta Velocità ma saranno, invece, finalizzati solo ad una modesta velocizzazione dei tempi di percorrenza della linea ferroviaria tradizionale e alla previsione di un nuovo tracciato, cosa che consentirebbe di accorciare i tempi ma che non risolverebbe comunque gli attuali problemi legati ai tempi lunghi (due ore e tre quarti/tre ore) per arrivare da Palermo a Catania e viceversa;

traendo spunto da alcune semplificative considerazioni del 2021 da parte di un illustre rappresentante dell'Unirc si rende evidente che:

a) per i prossimi 50 anni ci sarà Alta Velocità vera al Centro e al Nord e solo velocizzazione per l'estremo Sud;

b) la linea siciliana non sarà più toccata almeno per un altro secolo, stante che le linee ferroviarie hanno una vita utile che va dagli 80 ai 100 anni, pertanto, se l'Alta Velocità vera in Sicilia non si realizza adesso, non si realizzerà più;

./..

c) per percorrere la stessa distanza (200 Km circa) da Roma Termini ad Afragola Napoli si impiega con il treno ad alta velocità circa un'ora, mentre, da Catania a Palermo o da Messina a Palermo si impiegano due ore e tre quarti;

d) a realizzazione dell'Alta Velocità costerebbe pochissimo dato che già ci sono i soldi per rifare le linee tradizionali, pertanto con qualche piccola spesa in più avremmo l'alta Velocità;

considerato che:

si ritiene opportuno che la Regione si impegni, di concerto con FS-RFI, affinché queste importanti risorse vengano ottimizzate, investendo sulla realizzazione di una vera rete ferroviaria ad Alta Velocità che permetterebbe di dimezzare i tempi di percorrenza da Palermo a Catania e viceversa, portandoli dalle attuali due ore e tre quarti/tre ore, a circa un'ora e mezza;

sarebbe ragionevole sfruttare le risorse aggiuntive del PNRR, oltre che sulle tratte ferroviarie che collegano i centri importanti della Sicilia, anche prevedendo interventi migliorativi e di ammodernamento sulle linee ferroviarie interne dell'Isola, ad esempio quelle di Gela, Enna, Caltanissetta, Agrigento, ecc., le quali soffrono della vetustà degli impianti;

in relazione a quanto fin qui esposto si gioca lo sviluppo economico della nostra Regione, il futuro di milioni di persone e la trasformazione della Sicilia stessa integrandola/allineandola con l'Italia e l'Europa,

per sapere:

se il Governo regionale intenda intraprendere ogni iniziativa utile, di concerto con FS-RFI, affinché l'ulteriore finanziamento di 3 miliardi e 400 milioni di euro, che si aggiunge al miliardo e 400 milioni proveniente dal PNRR stanziati in favore della Regione, vengano utilizzati per la realizzazione di una vera rete ad Alta Velocità sulla tratta ferroviaria Catania-Palermo e non per i soli interventi di velocizzazione della linea ferroviaria tradizionale o per la previsione di un nuovo tracciato, non ad alta velocità, che non risolverebbero in alcun modo gli attuali problemi;

se il Governo regionale intenda fare in modo che le risorse aggiuntive del PNRR vengano impiegate per l'ammodernamento delle tratte che uniscono i centri maggiori dell'Isola avendo cura, altresì, di prevedere interventi migliorativi anche per le linee ferroviarie interne della Sicilia, ad esempio quelle

./..

di Gela (CL), Enna, Caltanissetta, Agrigento, ecc.,
le quali soffrono della vetustà degli impianti.

(21 marzo 2023)

BURTONE - CRACOLICI - DIPASQUALE -
CATANZARO - SAFINA - SPADA - VENEZIA -
CHINNICI - GIAMBONA - LEANZA - SAVERINO

- Con nota prot. n. 17816 del 27 aprile 2023 il
Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per
le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 262 - Notizie sul fondo per la morosità incolpevole e sul fondo sociale affitti, legge 9 dicembre 1998, n. 431, art. 11.

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

nell'ultima legge di bilancio dello Stato non sono stati rifinanziati nè il fondo per la morosità incolpevole nè il fondo sociale affitti, previsti dall'art. 11 della legge n.431 del 1998, due misure destinate alle fasce più deboli e con una incidenza dell'affitto sul reddito più elevata;

il mancato rifinanziamento rischia di produrre effetti molto gravi sulla condizione abitativa del Paese, ed in particolare per la nostra Regione, già segnata da pesanti squilibri e profonde contraddizioni;

l'ultimo Bando Pubblico in ottemperanza alla l. n. 431 del 1998 emanato dalla Regione risale a gennaio 2022;

considerato che i dati sull'andamento degli sfratti, pubblicati annualmente dal Ministero dell'Interno, indicano che sono cresciuti a dismisura quelli per morosità e per morosità incolpevole che ormai rappresentano il 90% delle sentenze emesse, un fenomeno che appare sempre più crescente;

ritenuto che l'azzeramento del finanziamento statale del fondo sociale affitti e del fondo per la morosità incolpevole pone gli Enti Locali in una condizione di gravissima difficoltà per intervenire con misure di accompagnamento sociale nei confronti dei nuclei familiari con disagio economico;

per sapere quali iniziative urgenti intendano adottare per affrontare le problematiche sopra esposte ed in particolare:

a) se vi siano state economie residue derivanti dal 'Bando pubblico relativo alla legge del 9 dicembre 1998, n 431, art 11' emanato a gennaio 2022;

b) se intendano utilizzare tali economie, eventualmente incrementandole con fondi regionali, al fine di adire ad un nuovo bando per consentire ai conduttori di alloggi in locazione di beneficiare dei contributi integrativi per l'anno 2021.

./..

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(27 marzo 2023)

CHINNICI - CRACOLICI - BURTONE -
DIPASQUALE - CATANZARO - SAFINA - SPADA -
VENEZIA - GIAMBONA - LEANZA - SAVERINO

- Con nota prot. n. 19273 del 10 maggio 2023, il Presidente della Regione ha delegato l'Assessore per le infrastrutture e la mobilità.

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 273 - Notizie in merito al completamento della Strada Statale 117 Nord-Sud.

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

la Strada Statale 117 denominata Nord-Sud collega i due mari, Tirreno (Santo Stefano di Camastra-ME) e Mediterraneo (Gela-CL), passando per il centro della Sicilia;

i primi lavori di ammodernamento dell'asse viario, inserito nella programmazione nazionale della viabilità strategica, iniziarono negli anni ottanta e, a distanza di oltre trent'anni, stanno andando avanti con notevoli ritardi;

attualmente sono stati ultimati i tratti viari che collegano Santo Stefano di Camastra con Mistretta (19 Km), Gela con Valguarnera-Piazza Armerina (102 km), Nicosia nord con Nicosia sud (4 km) e i lotti B4a e B4b che da Nicosia vanno verso Mistretta, mentre è in fase di ultimazione il lotto B2;

nel 2019, dopo un lungo contenzioso, è stato appaltato all'Impresa De Sanctis il completamento dell'ultimo tratto (lotto B5) che collega Nicosia a Mistretta (circa 5 Km), il cui progetto esecutivo è stato approvato nell'aprile 2022 e i cui lavori sono stati avviati, dopo 16 anni di fermo, da circa un anno;

il suddetto lotto B5 si allaccerà allo svincolo nord di Nicosia, al km 42+600, sviluppandosi per la maggior parte in galleria, e si riconetterà all'attuale tracciato della Strada Statale 117 al km 38+700, in località Portella, con una rotatoria, per uno sviluppo complessivo di 3,9 km e una riduzione di 800 metri circa rispetto all'attuale tracciato;

considerato che:

per ultimare i 28 km mancanti nella parte centrale, che permetteranno di collegare le due sponde dell'isola e completare l'intera arteria viaria, è necessaria la realizzazione del tratto Nicosia sud fino allo svincolo di Mulinello A19;

nel marzo 2014 l'ANAS aveva approvato il progetto definitivo del tratto di cui sopra

./..

dichiarando l'opera di pubblica utilità e avviando gli espropri dei terreni del lotto Cla, finanziato per 399 milioni di euro con fondi FAS dal Governo regionale;

nella fase in cui si stava avviando la procedura di gara il Governo regionale definì l'opera utilizzando le somme precedentemente stanziare per altri interventi;

attualmente l'ANAS ha messo da parte il vecchio progetto definitivo del 2014 per realizzarne uno nuovo, modificando il tracciato dell'asse viario, e la fase progettuale procede molto a rilento;

appare prioritario, a distanza di diversi decenni dall'inizio dei lavori, il completamento dell'opera, che metterebbe finalmente in comunicazione la costa tirrenica della Sicilia, a nord, con Gela e Agrigento che si affacciano sul Mediterraneo, a sud, collegando altresì l'Autostrada Messina-Palermo (A20), svincolo Santo Stefano di Camastra, con l'autostrada Catania-Palermo (A19), svincolo Mulinello in prossimità di Enna;

la cosiddetta Strada dei due mari, inoltre, consentirebbe di far uscire dall'isolamento viario un intero comprensorio della Sicilia interna (Mistretta, Nicosia, Leonforte, Agira, Assoro, Nissoria ecc.);

il mancato completamento dell'importante arteria stradale determinerebbe l'ennesimo spreco di soldi pubblici e un'altra eterna incompiuta, ma soprattutto causerebbe il totale collasso economico e lo spopolamento definitivo del centro della Sicilia;

per sapere:

se siano a conoscenza di quanto descritto in premessa e quali iniziative intendano promuovere, per quanto di competenza, per accelerare l'ultimazione dei lavori in atto e per finanziare i lotti C che consentirebbero il completamento definitivo dell'asse viario;

se non ritengano opportuno sollecitare l'ANAS affinché si riprenda e si aggiorni il vecchio progetto definitivo del 2014 (lotto C1, C2 e C3) per trovare in tempi celeri la copertura finanziaria e attivare le procedure di gara mediante appalto integrato.

(3 aprile 2023)

./..

VENEZIA - CRACOLICI - BURTONE -
DIPASQUALE - CATANZARO - SAFINA - SPADA -
CHINNICI - GIAMBONA - LEANZA - SAVERINO

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 282 - Chiarimenti urgenti in ordine al progetto per la messa in sicurezza della S.P. 37 'Gibilrossa'.

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

una frana verificatasi nella notte dell'1 novembre 2021 ha danneggiato la struttura portante della galleria paramassi della S.P. 37 determinando la chiusura al traffico dell'arteria principale che collega Palermo con Belmonte Mezzagno che, di fatto, ha isolato la comunità Belmontese e l'abitato di Gibilrossa;

la Città Metropolitana di Palermo, nelle scorse settimane, ha trasmesso Commissario di Governo per il Contrasto del Dissesto Idrogeologico il progetto definitivo della S.P. 37 'Gibilrossa' redatto dall'Ing. Fabio Cafiso per gli interventi di mitigazione del rischio geomorfologico relativo al tratto di strada che si sviluppa lungo la galleria paramassi danneggiata dalla caduta massi, integrato con gli elaborati economici adeguati al vigente Prezzario Regionale, per l'importo di euro 6.850.000,00;

considerato che:

il Commissario di Governo contro il Dissesto idrogeologico deve provvedere ad individuare la massa finanziaria per l'intervento e, di conseguenza, trasmetterlo al Governo regionale per la dovuta copertura che consentirà di procedere all'appalto integrato dell'opera (Progettazione esecutiva ed Esecuzione dei lavori);

il 2° intervento, riguardante la progettazione definitiva ed esecutiva della S.P. 37 'Gibilrossa' di ripresa e messa in sicurezza della galleria danneggiata dalla caduta massi, comprendente la rimozione dei detriti staccatesi dalla montagna e la demolizione totale di 4 blocchi di tunnel, per il quale è stato incaricato l'Ing. Ivan Torretta il quale ha redatto un progetto che ammonterebbe a circa euro 3.600.000,00, doveva concludersi il 3 novembre 2022, ma a causa della richiesta di integrazione documentale da parte dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia, per le valutazioni di competenza, i tempi si sono allungati si è in attesa di ulteriori risvolti;

./..

per sapere quali siano le modalità e i tempi per potere dar vita agli interventi sopra indicati e, quindi, mettere fine ai disagi che giornalmente vivono lavoratori, studenti e cittadini.

(L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza)

(5 aprile 2023)

FIGUCCIA

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 291 - Determinazioni del Governo regionale circa la realizzazione del Centro direzionale della Regione nella città di Palermo.

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

con l'art. 1 della legge regionale n. 13 del 2019 e s.m.i., il legislatore regionale ha disposto la realizzazione del Centro direzionale regionale da costruire nella città di Palermo nel quale allocare gli uffici di tutti gli assessorati e di tutti i dipartimenti regionali, nonché gli uffici delle società partecipate della Regione siciliana aventi sede istituzionale nella città, e ciò al fine del contenimento della spesa e della razionalizzazione dei servizi forniti all'utenza e dell'efficienza delle proprie attività istituzionali;

l'iter amministrativo prevedeva l'approvazione del progetto definitivo da parte della Giunta regionale, sentito il parere delle competenti Commissioni dell'ARS, poi la successiva trasmissione al Consiglio Comunale di Palermo per l'adozione ed infine un apposito decreto interassessoriale per le relative disposizioni attuative;

il Centro direzionale in argomento, secondo le prescrizioni del legislatore regionale, doveva inoltre rispondere ai più elevati standard di risparmio energetico, di bioarchitettura e sostenibilità ambientale;

considerato che:

con delibera n. 390 del 1 novembre 2019 la Giunta regionale ha individuato il Dipartimento regionale tecnico dell'Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità quale soggetto cui affidare il ruolo di stazione appaltante in ordine al progetto;

con deliberazione di Giunta regionale n. 235 dell'11 giugno 2020, sono state approvate le disposizioni attuative della citata normativa;

tali disposizioni prevedevano la realizzazione del Centro nell'area, già sede dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente, ubicata in Palermo in via Ugo La Malfa, con caratteristiche di 'edificio

./..

pubblico fruibile quotidianamente dai cittadini e capace di attrarre, per la sua complessità e bellezza, visitatori anche non legati ai servizi offerti, e pertanto includerà nuova viabilità con piazze, parcheggi, percorsi pedonali, mobilità pubblica, servizi culturali e religiosi, scuole, attività commerciali oltre agli uffici comunali e regionali';

il progetto, alquanto ambizioso, doveva 'rappresentare la nuova immagine della Sicilia in Italia e nel mondo, così come hanno saputo fare nei secoli le sue più prestigiose architetture';

il decreto attuativo era corredato dal quadro economico che prevedeva una spesa complessiva di 424,4 milioni di euro;

la Commissione Bilancio dell'ARS esprimeva un parere favorevole condizionato all'osservanza di alcune prescrizioni relative ad analisi del variato carico urbanistico in relazione ai flussi di mobilità e di traffico ed inoltre si richiedeva di attivare un confronto con la cittadinanza di Palermo al fine di consentire la scelta progettuale più idonea tra quelle alternative;

con deliberazione n. 282 del 1 luglio 2020, si prendeva atto dello schema di disciplinare per il concorso di progettazione mirante a selezionare la migliore proposta progettuale sviluppata nel rispetto dei costi previsti dal Documento di indirizzo alla progettazione;

con bando di gara pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 89 del 3 agosto 2020, la Regione siciliana ha bandito, ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del d.lgs. n. 50 del 2016 un concorso internazionale di progettazione, con procedura aperta a due gradi, avente ad oggetto la realizzazione del nuovo Centro direzionale della Regione siciliana;

la Commissione aggiudicatrice, nella seduta del 12 marzo 2021, ha concluso l'esame delle proposte progettuali, con la proclamazione del vincitore, risultato essere il gruppo Teknè S.p.A (mandatario) - Leclercq Associes (mandante);

a seguito di un esposto presentato all'ANAC, è stata accertata una situazione di conflitto di interesse sussistente tra il Presidente della Commissione aggiudicatrice ed il mandante del gruppo risultato vincitore del concorso, stante la pregressa collaborazione lavorativa tra i medesimi; con le delibere Anac del 6 dicembre 2021 e del 14 marzo 2022, l'Anac ha dichiarato la non conformità

./..

della procedura del concorso;

l'art.14, comma 3, della l.r. n.13 del 2022, nella sua formulazione originaria, ha autorizzato la spesa di 20 milioni di euro per l'acquisto del compendio immobiliare sito a Palermo in via Ugo La Malfa ma, con Deliberazione n. 524 del 20 settembre 2022, la Giunta, pur confermando la volontà di realizzare il progetto del Centro direzionale in parola, ha reputato opportuno rimettere la definizione di tutti gli aspetti procedurali volti alla realizzazione del progetto alle determinazioni del nuovo Governo regionale di prossimo insediamento;

nella legge di stabilità 2023, l. r. n. 2 del 2023 l'autorizzazione all'acquisto del compendio immobiliare è stata soppressa e la somma destinata ad altre finalità;

con deliberazione n. 157 del 30 marzo 2023, la Giunta ha deciso di avviare una nuova interlocuzione col Comune di Palermo al fine di individuare un'area alternativa dove realizzare il Centro direzionale;

la citata deliberazione elenca infatti una serie di criticità che impediscono la realizzazione dell'opera, tra le quali l'acquisizione dell'area di sedime a suo tempo individuata, in quanto di proprietà del fondo FIPRS (Fondo immobiliare patrimonio Regione Siciliana), la cui durata, tra l'altro, è stata differita di un anno, giusta deliberazione della Giunta regionale n. 547 del 2022;

il Dipartimento regionale tecnico fa notare, inoltre, che occorre dare seguito agli impegni amministrativi finora assunti, tra i quali la liquidazione dei premi di concorso, gli oneri accessori e le spese di gara, in ragione, anche di sentenze passate in giudicato del Consiglio di Giustizia Amministrativa;

da ciò si evince che, a fronte di spese che l'Amministrazione sarà costretta a pagare, del progetto dell'opera non sarà possibile utilizzare nulla e occorrerà ricominciare l'intero iter da capo;

per sapere:

a quanto ammontino le spese relative ai premi di concorso, agli oneri accessori e alle spese della gara del concorso di progettazione esperito nel 2021 per la realizzazione dell'opera in questione;

./..

se non si ritenga che il progetto, così come elaborato dal precedente Governo regionale, fosse velleitario rispetto alla sua reale fattibilità considerate le numerose criticità che ne hanno costellato l'iter tra cui l'inserimento, già noto, dell'area di sedime individuata nel fondo FIPRS;

se la prossima scadenza del fondo FIPRS non suggerisca di effettuare in primo luogo una ricognizione complessiva del patrimonio immobiliare regionale, della sua redditività e dei costi connessi al fine di valutare l'opportunità della realizzazione del Centro direzionale;

se la valutazione economica effettuata nel decreto interassessoriale contenente le disposizioni attuative sulla realizzazione dell'opera sia ancora valida o se, al contrario si tratti di stime non più attuali;

se non si ritenga indispensabile verificare in concreto la convenienza circa la realizzazione del centro direzionale in relazione ai costi di realizzazione, al carico urbanistico che ne deriverà alla città di Palermo e alle opere necessarie per rendere fruibile il centro medesimo.

(12 aprile 2023)

CATANZARO - CRACOLICI - BURTONE -
DIPASQUALE - SAFINA - SPADA -
VENEZIA - CHINNICI - GIAMBONA -
LEANZA - SAVERINO

XVIII Legislatura ARS

INTERROGAZIONE
(risposta orale)

N. 304 - Chiarimenti in merito alla situazione dell'Azienda siciliana trasporti S.p.A.

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

l'Azienda siciliana trasporti S.p.A. è una società partecipata interamente posseduta dalla Regione siciliana che ne esercita attività di direzione e coordinamento;

la sua attività ha sempre avuto una valenza sociale, essendole affidati tutti quei servizi che, per la loro elevata antieconomicità, non sono di interesse delle aziende private;

la trasformazione delle vecchie concessioni in contratti di affidamento provvisorio avrebbe dovuto essere un passaggio propedeutico alla liberalizzazione del mercato, ma le concessioni continuano ad essere vigenti nel sistema del trasporto pubblico locale regionale;

sulla base del bilancio preconsuntivo al 31 dicembre 2021, l'AST presenta un posizione debitoria di 91,2 milioni di euro, in riduzione rispetto all'esercizio 2020;

l'AST attualmente gestisce i servizi urbani di due capoluoghi e di altri importanti comuni della Regione: Siracusa, Ragusa, Acireale, Augusta, Barcellona P.G., Caltagirone, Carlentini, Chiaramonte Gulfi, Gela, Lentini, Milazzo, Modica, Paternò e Scicli;

negli ultimi anni, l'azienda ha operato mediamente con un impiego di circa 700 dipendenti di ruolo e di circa 100 somministrati, per un totale di addetti complessivo pari a circa 800 lavoratori;

considerato che:

l'AST riveste un ruolo fondamentale nel settore dei trasporti e della mobilità, anche alla luce della particolare condizione di insularità della nostra Regione;

la valenza sociale del servizio svolto è testimoniata dall'obbligo previsto solo ed esclusivamente per AST del trasporto gratuito sulle linee extraurbane dei portatori di handicap e dei

./..

loro accompagnatori e degli anziani compresi nelle fasce di reddito più basse;

nel mese di febbraio 2023 è stata svolta un'audizione congiunta tra le Commissioni legislative permanenti Ambiente, territorio e mobilità e Bilancio, avente ad oggetto le prospettive occupazionali dell'azienda e la situazione finanziaria della società, nella quale il governo riferiva che la situazione era in fase di normalizzazione e che presto sarebbero stati approvati i bilanci degli anni precedenti;

nel mese di aprile 2023, sono stati frequenti gli avvisi pubblicati sul sito internet dell'azienda che hanno visto cancellare per motivi tecnici numerose corse programmate nel bacino di Messina, Catania e Siracusa;

la situazione finanziaria dell'azienda e le frequenti interruzioni del servizio hanno destato parecchie preoccupazioni nei dipendenti che non sanno quale futuro li attende;

per sapere:

quali iniziative intendano attuare per risolvere la crisi dell'Azienda Siciliana Trasporti S.p.A.;

come intendano salvaguardare i livelli occupazionali dell'azienda;

con quali modalità intendano garantire il fondamentale diritto alla mobilità dei cittadini siciliani;

quale pianificazione strategica intendano mettere in atto sul trasporto pubblico locale regionale.

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

(20 aprile 2023)

MARANO - SUNSERI - SCHILLACI - CAMPO -
DI PAOLA - DE LUCA A. - CIMINNISI - GILISTRO -
CAMBIANO - VARRICA - ARDIZZONE