

Repubblica Italiana
Assemblea Regionale Siciliana
XVIII Legislatura



RESOCONTO STENOGRAFICO

43^a SEDUTA

MARTEDÌ 16 MAGGIO 2023

Presidenza del Vicepresidente DI PAOLA

Vicesegreteria generale Area Istituzionale
A cura del Servizio Lavori d'Aula

INDICE**Ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del Regolamento interno**

PRESIDENTE	26,27,28
SCHILLACI (Movimento 5 Stelle)	26
BURTONE (Partito Democratico XVIII Legislatura)	26
CATANIA NICOLO' (Fratelli d'Italia XVIII Legislatura)	27
SPADA (Partito Democratico XVIII Legislatura)	27

Congedo	8
----------------------	---

Interrogazioni e interpellanze

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 159, comma 3, del Regolamento interno, di interrogazioni e interpellanze della

Rubrica: "Infrastrutture e mobilità"):

PRESIDENTE	4,6,7,8,9,10,13,14,16,17,18,20, 21,22,24,25
ARICO', assessore per le infrastrutture e la mobilità	4,6,8,9,13,14,16,17,18,20,22,25
DIPASQUALE (Partito Democratico XVIII Legislatura)	5,15
SPADA (Partito Democratico XVIII Legislatura)	7
GENNUSO (Forza Italia all'ARS)	9,17
SAFINA (Partito Democratico XVIII Legislatura)	11
SCHILLACI (Movimento 5 Stelle)	17,18,25
BURTONE (Partito Democratico XVIII Legislatura)	19
CHINNICI (Partito Democratico XVIII Legislatura)	21
CATANZARO (Partito Democratico XVIII Legislatura)	24

Ordini del giorno

(Comunicazione relativa all'ordine del giorno n. 29)	4
--	---

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE	8
LA VARDERA (Sud chiama Nord)	8

ALLEGATO A (*)**Commissioni parlamentari**

(Comunicazione di richiesta di parere)	32
--	----

Disegni di legge

(Comunicazione di presentazione ed invio alle competenti Commissioni)	30
(Comunicazione di apposizione di firma)	32

Interpellanze

(Annunzio)	40
------------------	----

Interrogazioni

(Annunzio)	32
------------------	----

(*) **N.B.** L'Allegato A contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori e le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula.

XVIII LEGISLATURA

43ª SEDUTA

16 maggio 2023

Mozioni

(Annunzio) 43

ALLEGATO B:

- Interrogazioni e interpellanze della Rubrica “Infrastrutture e mobilità” (testi) 57

ALLEGATO C:

- Nota dell'Assessore per l'agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea, prot. 3673/Gab dell'11 maggio 2023, relativa all'ordine del giorno n. 29 57

La seduta è aperta alle ore 15.12

PRESIDENTE. Avverto che il processo verbale della seduta precedente è posto a disposizione degli onorevoli deputati che intendano prenderne visione ed è considerato approvato in assenza di osservazioni in contrario nella presente seduta.

Ai sensi dell'articolo 127, comma 9, del Regolamento interno, do il preavviso di trenta minuti al fine delle eventuali votazioni mediante procedimento elettronico che dovessero avere luogo nel corso della seduta.

Invito, pertanto, i deputati a munirsi per tempo della tessera personale di voto.

Ricordo, altresì, che anche la richiesta di verifica del numero legale (art. 85) ovvero la domanda di scrutinio nominale o di scrutinio segreto (art. 127) sono effettuate mediante procedimento elettronico.

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Avverto che le comunicazioni di rito di cui all'articolo 83 del Regolamento interno dell'Assemblea saranno riportate nell'allegato A al resoconto dell'odierna seduta.

Comunicazione relativa all'ordine del giorno n. 29

PRESIDENTE. Comunico che, con nota prot. 3673/Gab dell'11 maggio 2023, pervenuta con pec di pari data protocollata al n. 13450-DIG/2023 dell'11 maggio 2023, l'Assessore per l'agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea, ha riferito per iscritto in merito all'ordine del giorno n. 29 "Tutela degli alberi monumentali della Regione", accettato come raccomandazione dal Governo nella seduta d'Aula n. 24 del 10 febbraio 2022, ordine del giorno che nello specifico conteneva un impegno per il suddetto Assessore.

La suddetta nota sarà allegata al resoconto stenografico dell'odierna seduta.

Svolgimento, ai sensi dell'articolo 159, comma 3, del Regolamento interno, di interrogazioni e interpellanze della Rubrica: "Infrastrutture e mobilità"

PRESIDENTE. Si passa al II punto dell'ordine del giorno: "Svolgimento ai sensi dell'articolo 159, comma 3 del Regolamento interno, di interrogazioni e interpellanze della Rubrica 'Infrastrutture e mobilità'". L'Assessore è in Aula.

Iniziamo con l'interrogazione n. 44 "Iniziative urgenti nei confronti di ANAS Sicilia per velocizzare l'andamento dei lavori sulla A19 Palermo-Catania e delucidazione sul rispetto dei tempi di esecuzione e conclusione degli stessi.", a firma degli onorevoli Dipasquale, Cracolici, Burtone, Catanzaro, Safina, Spada, Venezia, Chinnici, Giambona e Leanza. In Aula sono presenti sia l'onorevole Catanzaro che l'onorevole Spada.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, assessore per le infrastrutture e la mobilità. Signor Presidente, onorevoli deputati, questo è sicuramente il primo argomento che abbiamo trattato tra i primi del nuovo corso del Governo Schifani e riteniamo che la velocizzazione dei lavori sulla Palermo-Catania sia una priorità assoluta per far sì che ci sia un collegamento al passo coi tempi tra le due parti della Sicilia.

Proprio qualche mese fa abbiamo dichiarato di avere fatto dei sopralluoghi nel mese di febbraio, era il 1° febbraio, dei funzionari del Genio civile del Gabinetto hanno fatto la verifica sui cinquantuno

cantieri che corrispondono ad altrettante strettoie, anzi addirittura di più, a restrizioni e abbiamo riscontrato che in alcuni cantieri non vi erano operai.

Dopodiché abbiamo anche valutato, soprattutto il Presidente Schifani, con un'interlocuzione fitta con i vertici dell'ANAS e con il Ministero, perché riteniamo fino ad oggi che si può e si deve fare di più per velocizzare i lavori sulla Palermo-Catania, proprio in questi minuti, su richiesta del Presidente Schifani, è stato vagliato una parte che riguarda la conversione del decreto "Ponte" affinché il Presidente della Regione possa essere nominato commissario di Governo da parte del Governo Meloni sulla Palermo-Catania. Questo potrebbe consentire una velocizzazione dei lavori, il nuovo commissario di Governo potrà nominare due sub commissari, naturalmente questo sarà un incarico che non porterà maggiori oneri.

Dopodiché, Presidente, onorevoli deputati, da una serie di incontri che abbiamo avuto con i dirigenti dell'ANAS ci siamo resi conto che in alcuni casi la manutenzione, così come è stata fatta fino ad oggi, rispetto a una nuova costruzione dei viadotti potrebbe essere scartata, perché si ritiene, e gli uffici anche del mio Gabinetto lo ritengono, che si possa velocizzare la manutenzione straordinaria della Palermo-Catania attraverso i cosiddetti impalcati che dovrebbero poi essere poggiati sulle travi e, a quel punto, potere riempire con calcestruzzo con un'altezza di circa venticinque centimetri. Questo genere di tipologia di lavori potrebbe consentire una maggiore velocità di costruzione ed una maggiore sicurezza e avere anche delle manutenzioni negli anni successivi ridotte rispetto a quelle che ci sono attualmente.

Quindi, la vera novità rispetto a quando è stata depositata l'interrogazione, ad oggi, è che credo che già si sia votato la conversione del decreto "Ponte" e che, quindi, potrà essere nominato a stretto giro una volta pubblicato il nuovo Commissario di Governo sulla Palermo-Catania.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dipasquale per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta fornita dall'Assessore.

DIPASQUALE. Innanzitutto, buongiorno Presidente, Assessore, colleghi parlamentari. Io penso che già il fatto stesso che abbiamo preso l'abitudine a discutere le interrogazioni questo è un fatto già positivo. Mi permetto di ricordare che nella scorsa legislatura non so se ho fatto due o tre quattro solleciti per portare il Governo in Aula e non ci siamo riusciti, sicuramente c'è un *trend* diverso, positivo e io questo non ho difficoltà a registrarlo.

Capisco che per ora siamo stati sotto gli occhi delle riflessioni sui lavori d'Aula, non ci sono dubbi che dobbiamo fare di più, possiamo fare di più, non ci sono dubbi che la maggioranza ha un ruolo importante ed anche il Governo nel far funzionare le Commissioni, nel far funzionare l'Aula, su questo ognuno deve fare la propria parte, però, io non ho difficoltà a registrare il *trend* positivo e qua lo dobbiamo dire perché altrimenti diamo tutto per scontato e, possibilmente, perdiamo anche le cose positive che ci sono.

Questa strada noi non la dobbiamo perdere, anzi la dobbiamo riempire sempre più di contenuti, perché l'attività ispettiva è segno di democrazia che, purtroppo, nella scorsa legislatura eravamo riusciti anche ad azzerare. Ci sono ancora interrogazioni che devono essere discusse dopo anni che sono decadute, ovviamente, ma che per anni non sono state discusse.

L'Assessore ha fatto riferimento all'A19 e al rapporto con l'ANAS, non è un rapporto facile, noi lo sappiamo. Io mi permetto di dire che serve un maggiore raccordo con l'ANAS, non ci sono dubbi, avete la fortuna di dialogare, in maniera forte, con il Governo nazionale. Quindi, su questo non ci sono alibi e non ce ne possono essere, anche perché chi la fa spesso, come chi viene da Ragusa, come il mio collega, i miei colleghi che vengono da Catania, ma io penso a tutti quei lavoratori che si mettono per strada tutti i giorni, è veramente una vergogna!

Certo ancora sono trascorsi sei mesi, però vedo l'attivismo, lo vedo e lo registro e mi auguro che si possa passare, al più presto, alle azioni risolutive in maniera definitiva.

Quindi, io non ho difficoltà, intanto, a rappresentare la mia soddisfazione, fermo restando che noi ci siamo, vi stiamo a guardare, vi diamo apertura di credito e di fiducia senza difficoltà. Ci auguriamo, però, di vedere, pian piano, le cose definirsi.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Dipasquale che si dichiara soddisfatto.

Si passa all'interrogazione n. 62 "Intendimenti del Governo in ordine alla realizzazione dell'interporto di Termini Imerese.", a firma degli onorevoli Spada, Cracolici, Burtone, Dipasquale, Safina, Catanzaro, Venezia, Chinnici, Giambona e Leanza.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Presidente, per rispondere a questa interrogazione, purtroppo, dovrò parzialmente affidarmi alla relazione scritta dagli Uffici, per fare riferimento, innanzitutto, alla costituzione della società Interporti di Sicilia, perché è una società di scopo che è stata costituita nel 1995 per la realizzazione di infrastrutture interportuali in Sicilia ed in particolare gli interporti di Catania e di Termini Imerese, così come definiti dalla legge 240 del 1990 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità". Leggerò anche ora la compagine societaria rispetto all'APQ siglato nel 2008 ed è divenuta, ad oggi, completamente a totale partecipazione pubblica.

I soci sono: la Regione siciliana, che detiene l'89,71 per cento delle quote, l'AST che detiene il dieci per cento delle quote, poi la Camera di Commercio di Catania, Ragusa e Siracusa con lo 0,18, quella di Palermo con lo 0,08 e il Comune di Termini Imerese che detiene lo 0,0036 per cento. Per Statuto, tra l'altro, ha la realizzazione e la gestione dell'interporto di Termini Imerese, di cui ora parleremo, così come definita dalla legge richiamata precedentemente, la numero 240 del '90.

L'accordo del programma quadro per il trasporto delle merci e la logistica alla Sicilia, che dà attuazione all'articolo 3 dell'APQ per il trasporto di merci e la logistica del 31 gennaio 2006, è stato sottoscritto, successivamente, dal Ministero dello sviluppo economico il 18 giugno del 2008 tra lo Sviluppo economico, il Ministero sviluppo economico, il Ministero delle infrastrutture e trasporti, la Regione siciliana e la predetta Società Interporti siciliani.

Andiamo ora, rispetto all'interrogazione, a capire come si potrà sviluppare l'interporto di Termini Imerese, che riguarda la realizzazione dell'interporto nella zona industriale della città di Termini Imerese. La realizzazione dell'interporto consentirebbe di utilizzare più modi di base per compiere un trasporto su una predefinita relazione con l'obiettivo, naturalmente, di ottimizzare l'uso di ogni modo di base, confinando degli aspetti negativi tra i quali i costi, gli impatti esterni, l'inquinamento e la sicurezza.

La caratteristica delle infrastrutture è, quindi, di combinare differenti modalità di trasporto, naturalmente sia su strada, che su ferrovia, ma soprattutto dal mare e, quindi, essere baricentro di un'ampia zona di produzione e di consumo, qual è la zona di Termini Imerese e come è costituito in Sicilia occidentale. L'infrastruttura ha la funzione di accentrare i traffici, fornendo un insieme di servizi configurati come una nuova alternativa modale per gli operatori del settore.

Quindi, dobbiamo considerare che il progetto dell'interporto di Termini Imerese è stato approvato da una delibera CIPE, che è la n. 49 del 2009, che ha individuato, già allora, la localizzazione dell'opera, già l'allora Presidente della Regione, nel 2006, con una nota del 27 febbraio, la n. 799, ha espresso parere favorevole sulla localizzazione dell'interporto su quella zona ed è stata definita allora un'opera strategica per lo sviluppo economico dell'intera Sicilia occidentale, questo per garantire uno sviluppo sostenibile del sistema di trasporto a sostegno dell'*import* e dell'*export*.

Parliamo ora del quadro economico: quanto costerebbe l'opera. Aggiornato con il prezzario regionale vigente, ammonta a circa cento milioni tra i lavori, che ammonterebbero a settantatre milioni di euro e somme a disposizione per spese tecniche, espropri ed eventuali imprevisti per ventisette. Tale spesa potrebbe essere rivista in ribasso, si ipotizza circa otto milioni, qualora la *governance* della

società Interporti Siciliani decida di valorizzare le risorse tecniche interne rispetto agli affidamenti all'esterno.

Quindi, atteso che l'arrivo del decreto legislativo n. 36 del 2023 - naturalmente parliamo del nuovo Codice degli appalti - reintroduce all'articolo 44 la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di ricorrere all'appalto integrato, quindi senza i divieti previsti dal decreto legislativo n. 50 del 2016, la società Interporti Siciliani è pronta affinché si possano predisporre gli atti che permetterebbero di pubblicare il bando di gara, affidando contemporaneamente la progettazione esecutiva con l'esecuzione dei lavori, modalità che fino a qualche mese fa, purtroppo, gli era preclusa, ovviamente, previa pubblicazione di un apposito decreto dell'ente finanziatore, che individui e impegni le somme per la realizzazione dell'opera stessa.

Nel caso si volesse, invece, procedere all'affidamento di gestione dell'Interporto, il codice dei contratti pubblici attualmente in vigore, quindi parliamo del decreto legislativo dell'articolo 50 del 2016, prevede che il cofinanziamento pubblico e privato per la concessione di un'opera pubblica non può essere superiore al quarantanove per cento, quindi, dovremmo trovare un soggetto privato che volesse, tra virgolette, 'accollarsi' l'impegno finanziario di circa cinquantuno milioni di euro per la gestione.

Tutto questo, purtroppo, lo rende non praticabile, perché l'investimento fatto non permetterebbe la remunerazione da parte di privati. Da parte dell'operatore economico privato, la partecipazione a un bando di gara con tali vessatorie limitazioni, produrrebbe, tra l'altro, anche un piano economico finanziario - come dicevo poc'anzi - insostenibile.

Le novità, in tal senso, sono previste, come dicevamo prima, dal nuovo Codice dei contratti che, in alcuni casi, potrebbe eliminare il limite quantitativo del quarantanove per cento di contribuzione pubblica e, quindi, si potrebbe applicare una generale previsione che, ai fini della finanza pubblica, applica i contenuti della decisione di Eurostat a seguito della concessione di parere non vincolante del Dipartimento della Programmazione e coordinamento della politica economica, il DIPE.

Quindi, quanto viene posto dall'interrogazione, è intendimento di questo Governo far sì che all'interno del Porto di Termini Imerese possa e debba nascere la società Interporto di Termini Imerese.

Sappiamo che in questi anni la società Interporti ha creato l'Interporto esclusivamente a Catania, lì c'è stato, in una prima versione, una prima *mission* della società che era quella di potere creare l'Interporto a Catania con finanziamenti pubblici e l'opera di Catania è stata costruita col totale finanziamento del pubblico.

Ora aspettiamo che possa subentrare il nuovo Codice degli appalti affinché si possa prevedere o attraverso una gara si possa aprire a privati o quando verranno stanziati i Fondi di coesione o gli altri Fondi extra regionali si possa prevedere la possibilità di costruire l'Interporto a Termini Imerese che il Governo regionale ritiene un'opera fondamentale naturalmente da realizzare nel più breve tempo possibile

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spada per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta fornita dall'Assessore.

SPADA. Grazie Presidente, grazie Assessore, mi ritengo parzialmente soddisfatto. Le spiego il motivo. Insieme ai colleghi Chinnici e Giammona abbiamo immaginato e sottoposto alla sua attenzione questa interrogazione perché ritenevamo opportuno, dopo tantissimi anni, dare una risposta agli abitanti di Termini Imerese che aspettano dal 2006 la realizzazione di questo Interporto.

Sono fiducioso della sua azione politica e amministrativa che ha dimostrato di essere anche operativa, apprezzo l'impegno che ha assunto nei confronti dell'Aula nel portare avanti quest'opera e siamo in attesa, fiduciosi, di un impegno concreto da parte di questo Governo che consenta finalmente la realizzazione di quest'opera strategica non solo per Termini Imerese, ma per tutta la provincia di Palermo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Spada che si dichiara parzialmente soddisfatto.

Congedo

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Marano ha chiesto congedo per la seduta odierna.

L'Assemblea ne prende atto.

Sull'ordine dei lavori

LA VARDERA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA VARDERA. Presidente, onorevoli colleghi, Governo, solo per comunicare che - parlo a nome dei Gruppi parlamentari "Sicilia Vera" e "Sud chiama Nord" - dopo questo intervento lascerò l'Aula per protesta con i miei colleghi che, ovviamente, hanno aderito a questa protesta perché avevamo parlato alla Presidenza chiedendo la calendarizzazione urgente del disegno di legge su questa abrogazione degli aumenti ISTAT che sono finiti in una bolla di sapone.

Si è fatta tanta guerra, tanta battaglia, poi alla fine questo disegno di legge non è stato mai calendarizzato e noi come "Sicilia Vera" e "Sud chiama Nord", in testa il nostro Cateno De Luca, non parteciperemo più ai lavori d'Aula fino a quando questo disegno di legge non verrà calendarizzato per rispetto di quei siciliani che si sono indignati e schifati rispetto a questi aumenti che sono stati inadeguati e, quindi noi, fin quando non verrà calendarizzato questo disegno di legge non parteciperemo ai lavori.

Lascio l'Aula per protesta e, ovviamente, né io né i miei colleghi ci presenteremo da qui in avanti.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole La Vardera, ovviamente, questa scelta la poteva fare anche nei giorni o nelle settimane precedenti. Capisco l'avvicinarsi della campagna per le amministrative, però, ovviamente, accettiamo il suo intervento e mi dispiace per la sua non presenza, ma accettiamo il suo intervento.

LA VARDERA. Presidente, quello che lei ha detto è gravissimo!

Riprende lo svolgimento, ai sensi dell'articolo 159, comma 3, del Regolamento interno, di interrogazioni e interpellanze della rubrica: "Infrastrutture e mobilità"

PRESIDENTE. Si passa all'interrogazione numero 73: "Iniziativa a tutela dei ciclisti" a firma degli onorevoli Gennuso e Vitrano.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Sì, Presidente, si parla di sicurezza stradale soprattutto riferita ai ciclisti ed è un argomento molto discusso proprio in queste settimane, discusso fino anche stamane in Commissione 'Trasporti'.

Un argomento che, naturalmente, è a cuore del Governo regionale anche se rispetto all'articolo 35 del Codice della strada che stabilisce che siano gli enti proprietari o gli enti concessionari delle strade a doversi occupare di disporre dell'organizzazione della circolazione stradale della segnaletica stradale e, quindi, anche della sicurezza stessa e in particolare l'Ispettorato generale per la circolazione e della

sicurezza stradale, che è un organo posto alle dipendenze purtroppo non dell'Assessorato regionale, ma dal Ministero dei trasporti che svolge il monitoraggio e la regolamentazione di queste attività.

Nonostante tutto, però, la Regione deve lavorare e sta lavorando in tal senso, anche se non è un'attività posta sotto la competenza dalla Regione, ma ognuno di noi ha la responsabilità non soltanto dei ciclisti, ma di tutti coloro che vanno in circolazione stradale, mi riferisco ai pedoni e tutti coloro che sono sulle strade siciliane e, quindi, noi stiamo avviando una campagna di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale, riteniamo che si debba intervenire già sulle giovani generazioni, dobbiamo capire e far capire a chi si reca sulle strade siciliane che su di sé non c'è soltanto la propria vita, ma c'è la vita anche di altri soggetti che percorrono le stesse strade e che potrebbero essere, purtroppo, messi a rischio della stessa vita.

Quindi, c'è un'attenzione massima sulla sicurezza stradale, faremo le segnalazioni per quanto riguarda i ciclisti che sono una categoria da tutelare ancor di più non avendo, oltre al caschetto, altri meccanismi di protezione, dobbiamo stimolare l'uso della bicicletta e avvieremo quanto prima l'interlocuzione sia con l'ANAS, ma anche con Liberi Consorzi e le Città metropolitane affinché possano tenere in grande considerazione la tutela dei ciclisti stessi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Figuccia per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta fornita dall'Assessore.

GENNUSO. Soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Gennuso si dichiara soddisfatto. Va bene, grazie.

Si passa all'interrogazione 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", a firma degli onorevoli Safina, Dipasquale, Chinnici e Leanza.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Presidente, la segreteria tecnica del Gabinetto ha predisposto la risposta all'interrogazione e non per quel che riguarda le risorse date a Birgi e per sviluppare il cosiddetto *co-marketing* territoriale, per cui queste sono naturalmente di competenza non dell'Assessorato delle infrastrutture e della mobilità, ma dell'Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, nonostante tutto mi preme ricordare i meccanismi di compagine societaria.

Sappiamo tutti qui dentro, ma lo ricordiamo per chi ci ascolta anche fuori da quest'Aula, che la compagine societaria di Birgi, dell'aeroporto di Birgi, da un lato, e quello di Falcone-Borsellino dall'altro, hanno due diversi meccanismi di compagine societaria: uno, l'aeroporto di Birgi, è posseduto per oltre il novantanove per cento, quindi la quasi totalità, dalla Regione siciliana; l'altro, quello Falcone-Borsellino, le quote sono detenute dal Comune di Palermo, dalla Città metropolitana – l'ex Provincia – dalla Camera di Commercio, dal Comune di Cinisi.

Questi quattro soggetti detengono la quasi totalità delle quote, quindi un accordo di sviluppo integrato attualmente, non avendo noi alcun potere di poter interagire con potere amministrativo per poter agire per sviluppare un accordo di sviluppo integrato, non l'abbiamo.

Nonostante tutto stiamo lavorando affinché i due sistemi aeroportuali individuati dal Ministero dei Trasporti, uno riguarda il sistema della Sicilia occidentale, che dovrebbe comprendere l'aeroporto di Palermo Punta Raisi e l'aeroporto di Birgi, dall'altro l'aeroporto di Fontanarossa e di Comiso che di fatto oggi, invece, rispetto agli altri due, sono detenuti dalla stessa compagine societaria, perché c'è stata tempo fa la fusione tra i due soggetti, tra i due aeroporti.

Quindi, noi stiamo lavorando affinché ci possa essere un'integrazione infrastrutturale. Abbiamo deliberato a fine anno la possibilità di ammodernamento della Trapani via Milo, questo consentirebbe la possibilità di raggiungere gli aeroporti sulla linea ferrata, ricordo all'Aula che l'ammodernamento

ferroviario della Trapani via Milo è un'opera che vale circa duecentocinquanta milioni: centocinquanta per la manutenzione straordinaria e cento milioni per l'elettrificazione della tratta stessa.

La distanza la conosciamo tutti, è poco più di ottanta chilometri, noi riteniamo che anche coi treni regionali, quindi con una velocità di circa 160 chilometri, una volta che sarà riammodernata la tratta, le due strutture aeroportuali potranno essere collegate con una linea ferrata in circa mezz'ora. Mentre la stazione ferroviaria di Palermo-Punta Raisi è l'unica all'interno del plesso aeroportuale, l'unica in Italia, a Birgi la stazione - è così che l'abbiamo prevista anche con numerose interlocuzioni col Ministero e con l'Unità di missione presso il Ministero delle infrastrutture - dovrebbe arrivare a circa ottocento metri rispetto all'ingresso della stazione ferroviaria, lì sarà prevista la fermata di Birgi e naturalmente poi il gestore aeroportuale deciderà se collegare con navette elettriche questi ottocento metri o far percorrere a piedi i passeggeri.

Di fatto stiamo lavorando prima a livello infrastrutturale, dopodiché le azioni della politica soprattutto, che sono in mano attualmente al Sindaco di Palermo nella doppia veste di Sindaco e Presidente della Città metropolitana che detengono la maggioranza delle quote societarie, la Regione naturalmente è disponibile affinché nasca un polo unico della Sicilia occidentale.

Noi nell'istituzione dell'Osservatorio, che è nato per sconfiggere il caro voli, ma di fatto è servito per far sì che ci fosse un coordinamento degli aeroporti in Sicilia, abbiamo già deliberato di far nascere l'Associazione Aeroporti di Sicilia per creare una rete ben diversa dal sistema aeroportuale, perché noi oggi non abbiamo alcun potere in tal senso.

Per quanto riguarda, invece, le problematiche riferibili al chiarimento sullo sviluppo territoriale integrato e non essendo mia competenza mi sono premurato di chiedere all'Assessorato allo Sport, che mi ha mandato una risposta che se volete la leggo o la lascio agli atti, se questa era la finalità dell'interrogazione.

PRESIDENTE. Assessore, può leggere oppure può anche lasciare agli atti, come preferisce.

SAFINA. La legga, così posso interloquire.

PRESIDENTE. Va bene, onorevole Safina. Prego, Assessore, la legga.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Onorevole Safina, con la presente, in ottemperanza alla delega alla trattazione delle interrogazioni in oggetto disposta dall'onorevole Presidente, con nota si forniscono, quanto reso noto dal Dipartimento regionale al turismo, sport e spettacolo con nota n. 8973 del 15 marzo 2023, elementi che saranno ritenuti eventualmente utili per la formulazione della risposta.

Preliminarmente, si evidenzia che, con l'interrogazione in questione formulata in data 21 dicembre trasmessa agli Uffici del Servizio Lavori d'Aula e assunta... si chiede al Presidente della Regione, all'Assessore per il turismo, lo sport e lo spettacolo, all'Assessore per le infrastrutture e la mobilità di conoscere..., è inutile che ripeto l'interrogazione, andiamo alla risposta.

Per quanto concerne il quesito a) le iniziative che si intendono adottare, come è noto il Dipartimento regionale al turismo sport e spettacolo non ha competenze in merito ai servizi di collegamento di scali aeroportuali a Palermo ed ha risposto il sottoscritto per quel che concerne la problematica in questione.

Per quanto concerne il quesito b) non è titolare di attività istruttoria finalizzata la formazione di una società di gestione unica, non è titolare l'Assessore per lo sport, non siamo titolari noi.

Per quanto invece riguarda il punto c), di cui è titolare il Dipartimento regionale del turismo sport e spettacolo, in particolare il servizio 4 ha in carico l'attuazione delle previsioni di cui le seguenti disposizioni regionali: la legge regionale n. 14 del 2019; la legge regionale n. 9 del 2021, con gli articoli 2, commi 29 e 30; la legge regionale n. 13 del 2022, l'articolo 17 e il comma 3 e l'articolo 27 della legge regionale n. 16 del 2022.

L'Assessorato è stato individuato quale soggetto responsabile degli interventi finanziari a favore dell'aeroporto civile Vincenzo Florio di Trapani, Birgi, finalizzati all'incremento dei flussi turistici verso il bacino territoriale di influenza dell'aeroporto stesso grazie all'apertura di nuove rotte da sostenere con le dotazioni finanziarie previste dalle leggi citate.

In attuazione alla legge regionale 14/2019, all'articolo 13, è stata sottoscritta una prima convenzione riguardante i programmi di volo compresi tra il novembre del 2020 e l'ottobre del 2022 in considerazione delle condizioni eccezionali di stasi venutesi a creare nel trasporto aereo a seguito della pandemia Covid 19 e dalla conseguente necessità di aggiornare le previsioni di ripartizione temporale della spesa è stato redatto un atto aggiuntivo che ha prorogato la validità temporale dell'atto, trasladando gli obiettivi finali da raggiungere al mese di ottobre 2023. Questa prima convenzione è stata sostenuta da una dotazione finanziaria di 9.251.000,00 dei quali 5.794.105,00 già erogati.

In attuazione alla legge regionale 9 del 2021, all'articolo 2, commi 29 e 30, hanno reso disponibili, per le stesse motivazioni di cui alla legge regionale 14/2019, l'articolo 13, per l'aeroporto di Trapani la somma di 4.230.325,00, è stata sottoscritta una seconda convenzione riguardante i programmi dei voli compresi tra l'inizio della *Winter Season* 2021 quindi nel novembre del 2021 fino alla *Summer season* del 2023, quindi fino all'ottobre del 2023. A fronte di tale seconda convenzione è già stata erogata una somma pari a 1.000.57.581,25 quale anticipazione.

Inoltre, la legge regionale numero 16, all'articolo 27 del 10 agosto 2022, dispone che per le finalità previste dall'articolo 13 della legge regionale del 6 agosto 2019, numero 14, è autorizzata una spesa di euro 3.109.000,00 per l'esercizio finanziario 2024, previsione di somma alla dotazione di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 13 del 2022 di stabilità regionale 2022-2024 che aveva già autorizzato la spesa di 890.000,00 sempre per l'esercizio 2024. La disponibilità complessiva nell'esercizio 2024 raggiungerà, pertanto, l'importo di quattro milioni di euro.

Allo scopo di regolamentare l'accesso a tali fondi è in corso l'interlocuzione con il beneficiario per la raccolta della documentazione necessaria per pervenire alla definizione di una estensione sia temporale, ma anche economica della seconda convenzione di cui già si è detto.

Per quanto riguarda, infine, il quesito di quale misure si intendano porre in essere per rilanciare l'aeroporto di Comiso si segnala che il Dipartimento di questo Assessorato non è competente all'individuazione perché non ci sono state norme in passato per finalizzare il finanziamento dell'aeroporto di Comiso se non la grande attenzione che sta manifestando il Governo per quanto riguarda il cargo, dopodiché per quanto riguarda anche l'aeroporto di Comiso, rispetto alle vicende che hanno colpito l'aeroporto con l'abbandono del vettore Ryanair, il Presidente della Regione ha impegnato tutte le forze affinché un terzo, un altro vettore potesse subentrare per garantire i passeggeri che già avevano acquistato il biglietto e che, comunque, continueranno a usufruire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Safina per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta fornita dall'Assessore.

SAFINA. Signor Presidente, colleghi, Assessore, mi avrebbe fatto piacere dichiararmi soddisfatto, ma anche quest'oggi, onestamente, non posso e non ci riesco perché dal suo intervento traggo innanzitutto uno spunto di verità perché lei per la prima volta ha detto una cosa che è sacrosanta, che sta scritta tra le carte, ossia che l'aeroporto di Palermo non è nella disponibilità della Giunta di Governo, mentre quello di Trapani, sostanzialmente, rappresenta una partecipata sulla quale poi dirò qualcosa dopo, perché lei nella sua relazione ha omesso dei passaggi.

Il Presidente Schifani, però, più volte ha detto e vede in termini politici lo condivido e condividere in termini politici non vuol dire avere la soluzione e il Presidente Schifani la soluzione l'ha data perché il Presidente Schifani facendo solo propaganda ha più volte manifestato l'intenzione di arrivare alla privatizzazione degli scali aeroportuali di Trapani e Palermo fondendoli.

Bene, guardi io non ho pregiudizi rispetto alla fusione perché so che il futuro della Sicilia occidentale, dal punto di vista delle politiche di *incoming*, si basa sul funzionamento di un'infrastruttura aeroportuale connessa tra Trapani e Palermo, però questo vuol dire mettere in campo delle iniziative prodromiche affinché si arrivi a questo risultato e si pervenga a ciò che tutti auspichiamo.

Anche perché lei lo sa meglio di me perché partecipa a tavoli ai quali ovviamente io non partecipo, c'è una deliberazione dell'ENAC che recita che gli aeroporti devono privatizzarsi, dunque non è che ci stiamo inventando nulla, non me lo sono inventato io, non se lo è inventato lei, non se l'è inventata il Presidente Schifani, bisognerà arrivare a questo perché questo viene indicato dall'Ente gestore dell'Aviazione civile, però, rispetto alla declamazione tipica di chi è in perenne campagna elettorale, mancano le iniziative e oggi lei, giustamente, queste iniziative non le ha potute dire, perché ha dovuto ammettere che l'aeroporto di Palermo non possiamo gestirlo noi perché la compagine societaria è della città metropolitana del Comune di Palermo, Camera di Commercio, mi pare che ci sia pure Confindustria tra i soci minori.

Qualcosa, però, dobbiamo farla, un'iniziativa anche di pressione politica affinché si pervenga a questo risultato la dobbiamo mettere in campo, perché Palermo può arrivare - non lo dico io, lo dice l'ex amministratore delegato - a dieci milioni di passeggeri e c'è quasi arrivato e, dunque, avrà bisogno di uno sfogo, è chiaro che questo sfogo non può essere trattato come territorio di serie B, cioè quello che non serve lo metto a Trapani.

Per questo, per la strategia che bisogna costruire, mi sarei aspettato questa risposta, nella strategia che bisogna costruire bisogna prima arrivare alla fusione tra due scali e poi eventualmente giungere alla privatizzazione, perché se privatizzo Palermo nessuno avrà interesse a privatizzare Trapani e rischio di avere bruciato milioni di euro e nella sua relazione c'è una grave mancanza, lei non parla della relazione della Corte dei conti che pone un allarme su Trapani.

Trapani in termini di ricaduta turistica sta funzionando, è un'infrastruttura in ripresa, nessuno lo può negare, però fino a quando potremo continuare a mantenere un aeroporto e una concessione aeroportuale che ogni anno perde tre, quattro, cinque milioni di euro e ogni anno questa Assemblea ricapitalizza, perché lei tra i vari finanziamenti che io conoscevo e che qua tutti più o meno conoscono dell'Assessorato allo sport e al turismo, ha dimenticato di citare tutte le ricapitalizzazioni che questa Assemblea ha votato perché altrimenti avremmo dovuto liquidare la società e la Corte dei conti su questo ha aperto anche nell'ultima parifica di bilancio in cui abbiamo avuto un *focus* e, dunque, bisogna porsi il problema di come possiamo rendere quell'infrastruttura, non dico, economicamente vantaggiosa per la Regione, ma quanto meno consentirle di chiudere in pareggio per non finire più sotto l'osservazione della Corte dei conti e per questo è fondamentale l'integrazione.

Dopo di che lei dice bene che esiste questa interazione e questo progetto delle Ferrovie dello Stato, i 251 milioni di euro, i 150 per l'ammodernamento della linea che è crollata, la Trapani-Milo, è crollata parecchi anni fa, e per l'elettrificazione, un intervento che l'ultimo Governo ha accelerato e c'è un Commissario che sta già arrivando alla definizione di tutto ciò che è necessario per mettere le prime pietre anche sull'elettrificazione e questa, come dice lei, Assessore, arriverà a un chilometro, a ottocento metri da Birgi, dallo scalo aeroportuale di Birgi, ma nelle more che si fa? Come si mettono in collegamento?

E' da mesi e da anni che noi chiediamo che si arrivi alla liberalizzazione delle tratte del trasporto su gomma, perché nelle more che la ferrovia arrivi e non ci vorranno sei mesi né un anno, Assessore, ci vorranno tre, quattro anni, questa è la tempistica dei progetti, fortunatamente un ricorso è stato rigettato e, quindi, la progettazione esecutiva sta riprendendo, lei lo sa meglio di me, però, potranno esserci altri intoppi e, dunque, mettiamo che ci vorranno tre, quattro anni, noi in questi tre, quattro anni, questa interconnessione tra gli scali la dobbiamo mettere in campo.

Dalla scorsa legislatura si chiede a gran voce, soprattutto gli amministratori locali della provincia di Trapani chiedono a gran voce la liberalizzazione del trasporto pubblico su gomma, per far sì che si

collegheranno in quaranta, in cinquanta, è chiaro non si collegheranno in trenta minuti, ma meglio che non essere per nulla collegati o collegati sporadicamente con un paio di corse al giorno non può funzionare.

Questo per ciò che attiene Trapani, dunque per questo su Trapani mi dichiaro insoddisfatto, così come mi dichiaro insoddisfatto per quanto concerne Comiso, perché - e arrivo alle conclusioni, Presidente - abbiamo assistito tutti, qui, alla discussione e abbiamo, ancora una volta, sentito declamare il grande impegno, la grande volontà di sostenere quell'aeroporto, ma non abbiamo visto niente, abbiamo visto che stiamo sostituendo *Ryanair* con una compagnia che, obiettivamente, non può minimamente competere con ciò che rappresenta *Ryanair* quale vettore europeo numero uno e numero uno al mondo, oramai.

Lei citava i cargo, ebbene mi ricordava l'onorevole Dipasquale, che ringrazio perché insieme a me ha redatto l'interrogazione, che per i cargo abbiamo finanziato il progetto esecutivo del 2018 e, quindi, io la invito a spingere affinché si arrivi a questo progetto esecutivo.

Grazie, chiedo scusa per avere sforato.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Safina che si dichiara insoddisfatto.

Si passa all'interpellanza n. 5 "Chiarimenti sull'aumento del 10 per cento del prezzo dei biglietti e degli abbonamenti del trasporto ferroviario siciliano", a firma degli onorevoli Di Paola, Sunseri, Schillaci, Campo, Marano, De Luca Antonino, Ciminnisi, Gilistro, Cambiano, Varrica e Ardiszone.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Rispetto all'aumento del dieci per cento del prezzo dei biglietti, l'aumento tariffario, di cui all'articolo 14 del vigente contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale 2017/2026, è stato sottoscritto con Trenitalia in data 9 aprile 2018 e prevede, al comma 4, che la Regione stabilisce che le tariffe regionali siano incrementate dal primo gennaio degli anni 2020, 2022 e 2024 con la vendita dal giorno 25 dicembre del mese precedente del dieci per cento 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 il 3 agosto 2017, che è stato aggiornato il ventuno settembre 2017 e sono automaticamente applicati da Trenitalia, salvo deliberazioni contrarie della Regione, che in quel caso dovrebbe far fronte ad un incremento del contratto di servizio, tali incrementi saranno applicabili 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, pertanto, qualora la Regione deliberi di non effettuarlo, la stessa, come dicevo qualche secondo prima, si impegnerà a compensare i minori ricavi individuando le risorse necessarie.

Il precedente Governo con delibera 563, in data 18 dicembre del 2021, aveva autorizzato la sospensione dell'incremento tariffario a far data dal primo gennaio 2022, compensando i minori ricavi con adeguata rimodulazione del PEF.

Considerata la delibera 468 del 13 dicembre 2019 che autorizza l'Assessore pro-tempore all'utilizzo delle penali anche per il ristoro dei disagi patiti dai viaggiatori, per non gravare sul PEF si è previsto di compensare i minori ricavi anche con l'utilizzo delle risorse provenienti dall'applicazione delle penali di cui all'articolo 20 che riguarda il sistema delle penalità e il sistema di riduzione e mitigazione delle medesime che al 31 dicembre 2021 ammontavano a circa tremilioninovecentocinquantamila euro.

Vale la pena precisare che complessivamente per tutte le iniziative intraprese per la promozione del trasporto ferroviario, oltre alle somme provenienti dalle penali, si disponeva per l'esercizio finanziario circa quattromilioni e trecentomila euro sul capitolo di spesa 273710. A consuntivo il 31 dicembre

2022, avendo già attuato tutte le iniziative di cui alle direttive assessoriali legate alla presente e consapevole delle esigue risorse a decorrere dal primo gennaio 2023, che ammontavano ad appena centoventimila euro, non si è potuto intraprendere l'azione amministrativa finalizzata al differimento dell'entrata in vigore del previsto aumento tariffario del dieci per cento nel 2023 in quanto avrebbe esposto la Regione siciliana in sede di confronto PEF-CER ad un impegno finanziario cospicuo che dal 2024 raggiungerebbe il ventuno per cento annuo fino alla scadenza del contratto del 2026.

In funzione della frequentazione dei passeggeri avuti nel 2022, con ragionevole certezza, si stima che il mancato aumento tariffario inciderebbe sul bilancio regionale 2023 per circa trecentocinquantamila euro mensili, quindi quattromilioni e duecentomila euro l'anno e per il 2024 rispetto all'incremento dell'utilizzo del treno a ottocentomila euro mensili; parliamo di una cifra intorno ai diecimilioni, cifra che dovrebbe essere nella disponibilità del bilancio regionale per il successivo biennio, quindi dal 2024 anche il 2025 ed il 2026.

Quindi, rispetto all'incremento tariffario, questo già era previsto dal contratto di servizio tra le richieste anche formulate in Commissione 'Trasporti', durante la valutazione della legge di stabilità i miei uffici avevano proposto una richiesta di poter incrementare di oltre cinquemilioni la copertura finanziaria per la possibilità di decrementare l'aumento del biglietto.

Presidente, questo invece è un impegno che mi vorrei prendere, che vorrei prendere con l'Aula, poi è proprio lei l'interrogante, abbiamo visto che in almeno in una Regione d'Italia una parte delle risorse che servono per coprire il contratto di servizio con Trenitalia sono state prese non soltanto dal bilancio della Regione stessa, ma anche dai Fondi di fusione ed è nostro intendimento e stiamo lavorando per questo affinché per una parte del contratto di servizio - lavoreremo anche per lavorare ad un numero di tratte maggiori, ma anche ad un adeguamento tariffario – si possano utilizzare non soltanto i Fondi regionali.

Se, invece, questa pratica dovesse essere impedita, purtroppo, dovremmo sapere che per il prossimo anno occorrerebbero trecentocinquantamila euro e per gli anni successivi novemilioni e seicentomila euro in più che, per calmierare la tariffa, dovremmo prendere dal bilancio della Regione e metterli per un adeguamento dello stanziamento del capitolo per il contratto di servizio con Trenitalia. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore, per il suo impegno, considerando anche le tratte ferroviarie, le linee e la situazione infrastrutturale siciliana.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Luca Antonino per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta fornita dall'Assessore.

(L'onorevole De Luca Antonino dal proprio banco si dichiara parzialmente soddisfatto)

PRESIDENTE. Parzialmente soddisfatto. Grazie, onorevole De Luca Antonino.

Si passa all'interrogazione n. 161 "Crisi nel cantiere dell'autostrada Siracusa-Gela, lotto Ispica-Modica. Rischio blocco dei lavori e ripercussioni viabilità", primo firmatario l'onorevole Dipasquale.

DIPASQUALE. Primo e unico.

PRESIDENTE. Infatti, ho detto prima firma Dipasquale senza aggiungere ed altri.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, assessore per le infrastrutture e la mobilità. Questa è un'interrogazione che è datata 14 febbraio, quasi un atto d'amore che ha voluto fare l'onorevole Dipasquale, il giorno di San Valentino ha fatto una bella interrogazione al Governo interrogandoci sulla crisi del cantiere Siracusa-Gela, specificatamente il lotto Ispica-Modica e il rischio di blocco lavori e con la specifica al cantiere dei lavori relativi all'autostrada Siracusa-Gela per le notizie richieste sul tratto che va da Ispica a Modica,

che come comunicato dal CAS l'ultimo stato avanzamento, il numero 36, dell'importo di duemilioni noventoottantatremila euro, è stato emesso il 28 febbraio 2023.

L'impresa appaltatrice la COSEDIL ha emesso una fattura successivamente il 6 aprile 2023 e il CAS ha prontamente corrisposto unmilionenovecentoquarantunomila euro e rimane a dare un saldo di unmilione e quarantaduemila euro che il CAS si è impegnato a dare nei prossimi giorni.

Con riferimento alle somme richieste al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di cui all'istanza di accesso al Fondo della compensazione prezzi, ai sensi dell'articolo decreto legge 73 2021 e per l'adeguamento prezzi, ai sensi dell'articolo 26 del decreto legge del 17 maggio 2022, il numero 50, che per il grande progetto autostrada Siracusa-Gela, lotto unico funzionale, sei più sette e otto che è quella di Ispica viadotti Scardina e Salvia, Modica di diciannove chilometri, ammontano a complessivamente tredicimilionsettecentoventinovemila euro, si rappresenta che il Consorzio ha inoltrato numerose richieste al Ministero; ultima nota è stata trasmessa il protocollo 10637 nel 2023 il 4 aprile ed è stato un sollecito al fine di conoscere le tempistiche di erogazione delle somme richieste, mettendo in evidenza che la mancata corresponsione dei decreti dovuti alle imprese appaltatrici potrebbe comportare gravi danni alla stazione appaltante come il rallentamento se non addirittura, ma così ad oggi non è, la sospensione momentanea dei lavori.

Sono state altresì evidenziate nella sopracitata nome delle possibili ripercussioni anche sulle mobilità future delle aree limitrofe, considerando l'avvio dei lavori di realizzazione della dell'autostrada Catania-Ragusa.

Seppur non ancora accreditate dal Ministero le somme del Fondo di compensazione e prezzi, ai sensi del decreto legge 73 del 2021, per l'adeguamento prezzi, si rappresenta che il CAS ha corrisposto alla ditta COSEDIL in data 17 aprile 2023 con propri fondi e, quindi, c'è stato un grande impegno da parte dei vertici del CAS per erogare delle somme che ancora non ha ricevuto dal Ministero, un'anticipazione di duemilionitrecentosettantasettemila euro, pari al cinquanta per cento complessivo richiesto relativo al primo semestre 2022, anche se l'articolo 26, comma 4, lettera b) del decreto legge 17 maggio 2020, numero 50, prevede che il pagamento venga effettuato entro trenta giorni dal trasferimento alla stazione appaltante delle risorse del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità, pertanto allo stato attuale non ravvisiamo una situazione nei pagamenti tale da poter comportare sospensione o rallentamento dei lavori.

DIPASQUALE. Quando è prevista l'apertura?

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Un attimo, vediamo se l'hanno inserito nelle carte, però i miei uffici stanno guardando in diretta la ripresa d'Aula, quindi, a fine seduta, potrei riuscire a rispondere alla domanda.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dipasquale per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta dell'Assessore.

DIPASQUALE. Allora, mi dichiarerò ovviamente soddisfatto quando, a fine dell'Aula, l'Assessore ci comunicherà la data dell'apertura del tratto autostradale Ispica-Modica. Stiamo parlando di questa interrogazione che ho presentato in riferimento all'apertura della Siracusa-Gela tratto Ispica-Modica, quindi, diventa importante, Assessore, sapere poi alla fine dove arriviamo e quando questo tratto può essere aperto.

Io mi permetto di ricordare che questo è un finanziamento che parte dal governo Crocetta - me lo ricordo bene, perché c'ero, perché allora con l'assessore al ramo, Nino Bartolotta, riuscimmo a fare finanziare per duecentoventimilioni di euro - e che ha permesso che l'autostrada arrivasse ad Ispica e permetterà, con le giuste integrazioni, che arrivi fino a Modica.

Ovviamente, Assessore, le pressioni al Ministero non gliele deve fare il CAS, gliele deve fare lei, gliele deve fare Schifani, gliele deve fare Schifani perché non vogliamo che si perda altro tempo. No, il Sindaco di Modica che quando facevamo finanziare quella strada non c'era, dormiva. Quindi la prego, su questo, di attivarsi.

Così come approfitto per dire che abbiamo un finanziamento di trecento e passa milioni di euro per il lotto 9 che è quello che arriva a Scicli, che da Modica dovrà arrivare a Scicli. E' un finanziamento del 2022, da parte del Governo nazionale e su cui non abbiamo alcun riscontro. Quindi, la prego di verificarlo per evitare di fare un'altra interrogazione e poi magari in separata sede me lo farà sapere, per vedere che fine ha fatto questo finanziamento perché era stato fatto, ci sono articoli di tutti, ci sono articoli miei, articoli del suo precedente Assessore che dava atto, merito che c'era questo finanziamento e ad oggi, nulla!

Io su questo tratto Siracusa-Gela, mi aspetto che questo sia il Governo che finanzia l'ulteriore lotto, perché fino a quando pensiamo di riaprire il tratto fino a Modica, di far partire il finanziamento che già c'è, per arrivare a Scicli è, non dico ordinaria amministrazione, ma quasi, però dovete lasciare qualcosa anche per chi verrà dopo. Siccome dobbiamo arrivare fino a Gela, almeno finanziare il lotto fino a Vittoria che manca.

Io penso di raccogliere anche il pensiero dei miei colleghi di maggioranza, in particolar modo dell'onorevole Assenza, con cui abbiamo condiviso questi percorsi in questi anni perché poi, in queste cose, non ci sono colori politici, però lasciatelo un finanziamento. Il collegamento con Roma non ci deve portare, Assessore, solamente ad avere gli spiccioli per completare i lavori per aprire, ma dobbiamo farci finanziare almeno un altro lotto, quindi, avviare il lotto 9, già finanziato fino a Scicli, e poi finanziare il lotto 10.

A proposito del CAS, ne approfitto per registrare, anche qui, un cambio di passo, perché è stata revocata la gara che ha visto gli arresti, purtroppo, che ci sono stati per il bando fatto per la sicurezza stradale. Parlo della fine legislatura, con tante intercettazioni dove quelli del PD eravamo "dei pezzi di merda" - scusate il linguaggio, ma questo hanno utilizzato nelle intercettazioni gli interessati - in particolar modo riguardava il sottoscritto.

Dopodiché ci tengo a chiarire, non una *querelle*, un confronto che abbiamo avuto con lei sulle date: ho fatto riferimento alla revoca del 13 di maggio, del resto era il 13 di maggio, la revoca della gara è stata fatta il 13 maggio; lei ha ricordato il 2 di maggio, che non è la data della revoca, ma è l'avvio del procedimento, che parte il 2 ed è così.

Così come mi permetto di registrare che già il 28 di aprile le avevo comunicato, svolgendo il mio ruolo, non è che sono bravo, svolgendo il mio ruolo le avevo comunicato che la gara era stata rifatta ed era stata rifatta nelle stesse modalità della precedente. Non è possibile! Come si fa? Come hanno potuto fare una gara uguale a quella precedente e aumentando solamente l'importo da dieci a tredici milioni di euro, guardate, una faccia tosta incredibile!

Lo sapete perché succedono queste cose? Perché chi gestisce queste cose sono dirigenti che, vedi caso, dovrebbero andare in pensione e non ci vanno e svolgono questo ruolo in maniera gratuita! In maniera gratuita! Io la prego, su questo, di avviare un'ispezione, va fatta un'ispezione per capire come sia possibile ancora che certe cose succedano.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Dipasquale. Quindi, come si dichiara?

DIPASQUALE. Parzialmente soddisfatto. Aspetto la risposta dell'Assessore.

PRESIDENTE. Aspettiamo la risposta.

Si passa all'interpellanza n. 14 "Chiarimenti sull'imminente chiusura delle tratte ferroviarie siciliane per lavori di ammodernamento", a firma degli onorevoli Di Paola, Sunseri, Schillaci, Campo, Marano, De Luca Antonino, Ciminnisi, Gilistro, Cambiano, Varrica e Ardizzone.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Presidente, naturalmente se si fanno finalmente gli investimenti previsti per l'ammodernamento della rete ferroviaria, purtroppo quando si lavora, soprattutto nelle opere pubbliche, si rischia di creare dei disagi.

Come sappiamo per ora la rete ferroviaria in Sicilia è investita di lavori per complessivi di undicimiliardi e mezzo e, purtroppo, questi lavori stanno creando e creeranno disagi ai soggetti che prendono il treno.

Dopodiché so quanto l'Aula sia parte attiva sull'esigenza di tutelare i pendolari - non solo i pendolari, ma tutti i fruitori del treno - e l'interpellanza suggerisce al Governo la possibilità dell'istituzione di un tavolo tecnico tra Regione, RFI e comitati dei pendolari, io inserirei anche i rappresentanti dei comuni e questa è sicuramente una proposta che, rispetto al suggerimento mosso dall'interpellanza, farò mia.

Già dalla prossima settimana costituiremo questo tavolo tecnico e cercheremo di alleviare, ma già stiamo lavorando in tal senso, con la possibilità, ma così è previsto nel contratto di servizio di Trenitalia, che RFI debba preventivamente comunicare i lavori di adeguamento delle linee ferrate e creare le alternative, anche con i collegamenti su gomma, così è per ora. Spesso le cose, le procedure sono consone al contratto di servizio, a volte capiamo che ci possono essere dei disagi per la collettività e lì dobbiamo intervenire.

Quindi, sicuramente l'istituzione del tavolo tecnico tra la Regione, RFI, Trenitalia e l'associazione dei comitati dei pendolari aiuterà affinché si possano prevedere, sia all'interno delle linee ferrate attuali, sia comunque col trasporto su gomma, delle soluzioni alternative ai disagi creati dall'ammodernamento della rete ferroviaria.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Ha facoltà di parlare l'onorevole Schillaci per dichiararsi soddisfatta o meno della risposta dell'Assessore.

SCHILLACI. Parzialmente soddisfatta.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole.

Si passa all'interrogazione n. 184 "Iniziativa relative al trasporto pubblico nella zona Sud dell'ex provincia di Siracusa", a prima e unica firma dell'onorevole Gennuso.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Allora, rispetto al trasporto pubblico della zona dell'ex provincia di Siracusa la società Interbus S.p.A., che esercita il collegamento tra le località di Portopalo e Pachino, Noto, Avola e Siracusa e l'aeroporto di Fontanarossa di Catania e Catania, attualmente tale società è autorizzata dall'Assessorato Infrastrutture e trasporti con numero quattro coppie di corse giornaliere più numero due coppie di corse intensificate nel solo periodo invernale.

La società Interbus, inoltre, per soddisfare le esigenze degli utenti interessati delle comunità del comprensorio siracusano effettua, comunque, un numero maggiore di collegamenti giornalieri senza costi aggiuntivi per la Regione.

Inoltre, per venire incontro alle maggiori esigenze di mobilità nel periodo estivo, sempre l'Interbus, con nota aziendale, assunta al protocollo dell'Assessorato alle Infrastrutture, ha chiesto di intensificare dei collegamenti, sollecitata dalla presente interrogazione per ulteriori numero tre coppie di corse giornaliere che è una richiesta in corso di riscontro da parte degli uffici dell'Assessorato.

Quindi, l'interrogazione è stata anche da stimolo per affrontare con maggiore lucidità e dedizione una pratica che già comunque è stata avviata all'interno dell'Assessorato.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gennuso per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta dell'Assessore.

GENNUSO. Presidente, colleghi, grazie assessore Aricò per aver preso subito di petto questa grande problematica della zona Sud. Una settimana fa leggevo su un giornale di un rosolinese che è arrivato con l'ultimo volo da Roma e purtroppo non ha trovato un bus per rientrare a casa, ha dovuto aspettare il bus dell'indomani, delle 6 del mattino, per poter rientrare. Non si può continuare a spendere in pubblicità per fare arrivare i turisti in Sicilia e poi non dare gli essenziali servizi necessari. Grazie, comunque.

PRESIDENTE. E, quindi, onorevole, si dichiara parzialmente soddisfatto?

GENNUSO. Soddisfatto.

PRESIDENTE. Si passa all'interrogazione n.196 “Chiarimenti in merito alle criticità presenti sulle reti stradali regionali di competenza dell'Anas e che segnatamente riguardano la Ss 624 Palermo-Sciacca, la SS 121, la SS 117 e il ponte Corleone”, a firma dell'onorevole Figuccia. Non essendo presente in Aula l'interrogazione si intende trasformata in richiesta di risposta scritta.

Si passa all'interrogazione n. 205 “Chiarimenti in merito all'istituzione di un Osservatorio permanente regionale per il trasporto aereo”, a firma degli onorevoli Marano, Sunseri, Schillaci, Campo, Di Paola, De Luca Antonino, Ciminnisi, Gilistro, Cambiano, Varrica e Ardizzone.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Presidente, come sa, come i colleghi onorevoli deputati sanno, uno dei primi intendimenti di questo Governo era quello di cercare di costituire un Osservatorio sul sistema aeroportuale in Sicilia mettendo tutti e sei i rappresentanti dei sei aeroporti siciliani affinché fra di loro si potesse costituire una rete e un'organizzazione per migliorare i servizi per i nostri passeggeri, ma anche e soprattutto per la lotta al caro voli.

Si è stabilito nella delibera di approvazione, con mio successivo decreto, di poter fare entrare all'interno dell'Osservatorio una partecipazione dei consumatori e l'onorevole Marano chiede come mai il Codacons sia stata esclusa dalla partecipazione.

A tal proposito è stato scelto di poter inserire la partecipazione del rappresentante del CNCU, che è l'acronimo del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, sigla al cui interno c'è anche il Codacons e, quindi, è un organo rappresentativo di tutta l'associazione dei consumatori e degli utenti a livello nazionale.

Il Consiglio nazionale dei consumatori, che è inserito all'interno dell'Osservatorio, è stato istituito con legge del 30 luglio 1998 n. 281 ed è composto da tutte le associazioni dei consumatori riconosciute secondo i criteri stabiliti dall'articolo 137 del Codice del consumo di cui al decreto prima menzionato.

Nonostante tutto, Presidente, qualora il Codacons avesse voglia di partecipare all'interno dei lavori dell'Osservatorio regionale permanente per il trasporto aereo sarà mia cura potere rispondere al Codacons ed invitarlo a partecipare ai lavori dell'Osservatorio.

Presidente, e mi rivolgo anche all'onorevole Marano, più siamo per lavorare sulla tutela e la difesa dei siciliani e dei passeggeri del trasporto aereo, meglio è, quindi che ben venga, però, ad oggi, il Codacons non ha mai manifestato la voglia di farne parte.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Ha facoltà di parlare l'onorevole Schillaci per dichiararsi soddisfatta o meno della risposta dell'Assessore.

SCHILLACI. Parzialmente soddisfatta, saremo soddisfatti appena il Codacons farà parte di questo Osservatorio.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Ma non ha mai fatto richiesta.

SCHILLACI. Allora deve fare richiesta direttamente il Codacons? Ne prendiamo atto.

PRESIDENTE. Si passa all'interrogazione numero 249 "Notizie in merito alle iniziative del Governo della Regione, di concerto con FS-RFI, per realizzazione dell'Alta Velocità vera nella tratta ferroviaria Catania-Palermo", a firma degli onorevoli Burtone, Cracolici, Dipasquale, Catanzaro, Safina, Spada, Venezia, Chinnici, Giambona, Leanza e Saverino.

Ha facoltà di parlare l'Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Sì, Presidente, già con l'onorevole Burtone ne avevamo parlato qualche giorno fa in Aula, con un piccolo dibattito estemporaneo non previsto e le considerazioni dell'onorevole Burtone sono sotto gli occhi di tutti, cioè che tra la Palermo-Catania e poi la Catania-Messina non ci sarà l'Alta Velocità, ma tutti gli investimenti che il Governo nazionale ha previsto sono per aumentare la capacità e l'organizzazione ferroviaria tra Palermo-Catania e poi Catania-Messina.

Naturalmente, è già stata avviata un'interlocuzione col Ministero perché i progetti che oggi sono in cantiere e sono stati finanziati, si prevede che ci possa essere una velocità fino a duecento chilometri orari nelle linee Palermo-Catania e Catania-Messina, ma tutti i progetti erano previsti prima che il Ponte sullo Stretto venisse finanziato.

Siamo stati al Ministero dei Trasporti e abbiamo ritrovato grande disponibilità a poter rivedere parzialmente i progetti, abbiamo anche parlato di un'eventuale Alta Velocità sulla Palermo-Messina, perché tutti noi ricordiamo che il primo corridoio che era previsto, quello transeuropeo, era il famoso corridoio Berlino-Palermo che, naturalmente, prevedeva l'attraversamento della linea ferrata della Costa Nord della Sicilia.

Attualmente sono previsti, negli interventi della Palermo-Catania, in alcuni casi il raddoppio ferroviario, quindi la costruzione di un nuovo binario, e in altri casi un doppio binario.

Abbiamo anche valutato col Commissario di Governo la possibilità di rivedere lo stesso progetto perché, in alcuni casi, ad esempio, i vecchi progetti prevedevano delle sezioni di galleria meno ampie rispetto a quelle che potrebbero consentire al treno di viaggiare ad una velocità sostenuta di ben duecento chilometri all'ora, quindi abbiamo valutato pochi accorgimenti rispetto al progetto iniziale e avviata un'interlocuzione col Commissario di Governo, perché gli uffici - il Dipartimento e il Gabinetto - vogliono ipotizzare alcuni miglioramenti in termini di percorrenza, perché se è vero come è vero, se la distanza sulla Palermo-Catania - e poi Catania-Messina - è circa duecento chilometri all'ora, allora quest'ora e quarantasei di percorrenza, che verrà prevista una volta ultimata la tratta, la linea veloce, a nostro avviso, deve essere ridotta nei tempi di percorrenza.

Quindi, ci sono degli accorgimenti che già stiamo ponendo all'attenzione del Commissario di Governo, in alcuni casi abbiamo pure previsto di poter abbinare un secondo binario, così com'è previsto su alcuni chilometri, per far sì che ci sia un raddoppio in parallelo e non un binario ad alta capacità e veloce rispetto alla vecchia linea ferrata.

Attualmente, i lotti sono 1 più 2 e sono Fiumetorto e Lercara, che attualmente è in gara; il lotto 3 che è Lercara diramazione Caltanissetta Xirbi, è stato aggiudicato qualche giorno fa; il lotto 4 A che è la Caltanissetta Xirbi Nuova Enna, che è stato aggiudicato; il lotto 4 B che è Enna Dittaino ed è in esecuzione; il lotto 5 che è Dittaino Catenanuova, è in esecuzione; il lotto 6 Catenanuova Bicocca è in esecuzione.

La lunghezza complessiva della tratta del nuovo collegamento Palermo-Catania in questa prima macro fase vale una complessiva lunghezza di centosettantanove chilometri, la velocità massima del tracciato sarà duecento chilometri e la categoria del peso assiale è di 4, che è quello dello standard dei corridoi. La linea sarà gestita dal posto dalla centrale operativa di Palermo, il costo attualmente finanziato e complessivo dell'opera è esattamente settemiliardinovecentotredici milioni di euro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Burtone per dichiararsi soddisfatta o meno della risposta dell'Assessore.

BURTONE. Signor Presidente, parto dalle considerazioni finali, le cifre. L'Assessore ha parlato di oltre settemiliardi di euro per modernizzare queste tratte che riguardano la Catania-Messina, spero anche la Messina-Palermo; non sono cifre irrilevanti, sono risorse che in gran parte sono state già assegnate alla Sicilia e ci sono risorse che si stanno aggiungendo, quelle del PNRR, non soldi regalati dal Governo, sono risorse che spettano alla Sicilia.

Ora, una cosa lei ha detto e io l'ho apprezzata: "non siamo davanti all'Alta Velocità", il Ministro Salvini, che è il Ministro per le Infrastrutture, ha detto una cosa diversa, ha detto una menzogna.

Vogliamo ribadire questo: i siciliani hanno gli stessi diritti dei cittadini del resto dell'Italia, ma hanno anche gli stessi doveri e, quindi, chiediamo che sia un'Alta Velocità, quella vera, quindi non possiamo accontentarci anche perché non è un obolo, non è un regalo, ripeto, è un diritto, così come in altre parti d'Italia, la stessa distanza può essere attraversata con un tempo che è di un'ora e dieci minuti e altrettanto deve essere la Sicilia.

Assessore, io le dico, tra l'altro, che noi non molleremo e lei ha richiamato una precedente discussione. Le diciamo che noi abbiamo presentato una mozione per chiedere all'Aula di capire che cosa ne pensano i colleghi, perché parlare spesso dell'impegno del protagonismo dei siciliani è facile, molto più difficile è percorrere una strada coerente. Lei ha detto una cosa che io ho apprezzato, probabilmente questo ragionamento è stato fatto prima che il Governo decidesse di fare il ponte sullo Stretto, una modernizzazione così come la pensa Salvini, cioè la falsa Alta Velocità non serve, serve la vera Alta Velocità.

Quindi, credo che sia necessario ribadire tutto ciò, bisogna ribadire che noi pretendiamo la vera Alta Velocità, perché altrimenti non ha senso fare altre iniziative, pertanto aspettiamo che ci sia la mozione, che venga discussa in Aula, che si possa avere la disponibilità e la partecipazione di tutti i Gruppi parlamentari e attendiamo, in questo momento non possiamo che considerare positive le cose che sono state dette dall'Assessore, però attendiamo un giudizio finale, perché, Assessore, stanno iniziando i lavori, lei lo ha detto, stanno facendo la progettazione, quindi perché non si deve arrivare all'Alta Velocità?

Tra l'altro, lei sa che si può arrivare all'Alta Velocità aggiungendo soltanto un dieci per cento in più, storicamente, e concludo, gli interventi che vengono fatti nelle ferrovie sono quelli che hanno una più lunga permanenza, non c'è un ammodernamento continuo, così come nelle reti stradali; nelle reti ferroviarie i tempi sono più lunghi e lo dimostra la storia, quindi noi non possiamo non tener conto della opportunità per la Sicilia di avere l'Alta Velocità.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Burtone, che si dichiara parzialmente soddisfatto.

Si passa all'interrogazione n. 262 "Notizie sul fondo per la morosità incolpevole e sul fondo sociale affitti, legge 9 dicembre del 1998, n. 431, articolo 11", a firma degli onorevoli Chinnici, Cracolici, Burtone, Dipasquale, Catanzaro, Safina, Spada, Venezia, Giambona, Leanza e Saverino.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Signor Presidente, se mi consente volevo dare la risposta che aveva chiesto l'onorevole Dipasquale del cronoprogramma dell'apertura del tratto

Modica-Ispica. I vertici del CAS mi fanno sapere che sarà prevista la consegna dei lavori tra fine giugno e il mese di luglio, quindi, tra circa un mese e quindici giorni potremmo avere il tratto aperto.

Per quanto riguarda, invece, Signor Presidente, le notizie sul fondo della morosità incolpevole, sul fondo sociale di affitti, la legge del 9 dicembre del 1998, la numero 431, con decreto ministeriale del 19 luglio 2021, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, la numero 197, il 18 agosto del 2021, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha destinato alla Regione siciliana l'importo di circa quindicimilioni di euro quale dotazione del fondo nazionale per il sostegno all'accesso delle abitazioni in locazione, legge del 9 dicembre 98, la numero 431, articolo 11, assegnati per l'anno 2021.

Con successivo decreto, il 30 luglio 2021, pubblicato in GURI, la serie generale, numero 228, del 23 settembre 2021, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato alla Regione siciliana, per la finalità di cui al fondo inquilini morosi incolpevoli, al fine di espletare la legge del 28 ottobre 2013, la numero 124, l'importo di 1.983.000,00 sempre per l'anno 2021.

In ragione di quanto sopra, al fine di provvedere all'emissione del bando pubblico di cui alla legge del 9 dicembre 1998, per i contributi dell'anno 2021, il Dipartimento, con nota numero 19625, del 4 maggio 2023, ha fatto richiesta all'Assessorato all'economia di iscrizione sul capitolo 273712 della somma complessiva di diciassettemilioni di euro con l'aumento del plafond di cassa.

Quindi, rispondendo se vi siano state economie residue derivanti dal bando pubblico relativo alla legge del 9 dicembre 1998, n. 431, si comunica che in fase di emissione del citato bando pubblico del 2020 l'Assessorato all'economia ha iscritto una somma inferiore al fabbisogno necessario e, pertanto, sono stati liquidati contributi agli aventi diritto nella misura del 96,38 per cento e se, come l'interrogazione al punto b), si intendono utilizzare tali economie al fine di adire un bando per consentire ai conduttori di alloggi all'adozione di beneficiare dei contributi integrativi per l'anno 2021 in considerazione di quanto sopra esposto si provvederà ad emettere un nuovo bando a giorni relativo ai contributi integrativi assegnati per l'anno 2021 con le risorse finanziarie assegnate ed in attesa di iscrizione sul relativo capitolo di spesa.

Si evidenzia che, a parere del Servizio, alla luce delle richieste pervenute ed esitate dal bando 2020, le somme previste per il bando riferito al 2021, dovrebbero essere sufficienti al fabbisogno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chinnici per dichiararsi soddisfatta o meno della risposta dell'Assessore.

CHINNICI. Parzialmente soddisfatta, perché vorrei sapere con più precisione quando uscirà questo bando, perché immagino che l'Assessore Aricò sappia che il bando è molto atteso, anche perché come lei sa meglio di me, Assessore, purtroppo il vostro Governo rispetto alle politiche abitative, all'emergenza abitativa in generale, alla povertà si dimostra più che sordo.

Sappiamo che sono stati praticamente azzerati dal Governo i fondi, quindi onestamente mi fa piacere che voi mostriate una sensibilità per così dire maggiore, però certamente per quello che riguarda l'emergenza abitativa in Sicilia, io conosco sicuramente meglio la situazione di Palermo, ma so che nelle altre Città metropolitane non stiamo meglio.

Ci aspettiamo da parte di questo Governo siciliano un'attenzione maggiore, Assessore, cioè vorrei sapere con più precisione, intanto il bando che tempi avrà veramente, perché l'articolo a cui lei fa riferimento, questi diciassette milioni di euro, almeno è passato già un mese, quindi quanto meno la data più precisa, e poi in generale vorrei sapere, ma magari sarà oggetto di un'ulteriore interrogazione, quali altre misure, quali fondi sono previsti per l'emergenza abitativa, non si può procedere soltanto a sfratti continui, io sono in contatto continuo anche con l'Assessore Tirrito del Comune di Palermo che condivide tutte le mie preoccupazioni.

Qua c'è un problema grave, un'emergenza sociale fortissima per quanto riguarda l'emergenza abitativa in Sicilia - scusate colleghi, grazie -, c'è un'emergenza molto grave, abbiamo famiglie che dormono nelle macchine, nelle automobili, abbiamo un calendario di sfratti continui e persone che

vivono nel terrore e nella paura e abbiamo di contro un patrimonio immobiliare di cui neanche la Regione siciliana ha contezza.

Assessore, veramente, senza spirito polemico, ma con grande senso di responsabilità mio, ma soprattutto suo, faccio appello al suo senso di responsabilità, qua bisogna fare un discorso di politiche abitative serie, perché al di là della morosità incolpevole che già è una cosa importante, dobbiamo fare una ricognizione degli immobili che sono nella nostra disponibilità, nella vostra disponibilità della Regione e capire che cosa si può fare insieme al Prefetto, insieme agli Assessori comunali, perché la situazione è molto, molto grave e ripeto purtroppo le politiche governative non ci assicurano affatto.

Quindi, vorremmo che almeno voi che la Sicilia l'abitate e la governate da anni e avete contezza del problema cerchiate di essere autonomi anche dalle politiche purtroppo scellerate del Governo nazionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Chinnici, che si dichiara parzialmente soddisfatta.

Si passa all'interrogazione n. 273 "Notizie in merito al completamento della strada statale 117 Nord-Sud", a firma degli onorevoli Venezia, Cracolici, Burtone, Dipasquale, Catanzaro, Safina, Spada, Chinnici, Giambona, Leanza e Saverino.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Sì, signor Presidente, la 'Nord-Sud' è una di quelle opere che il Governo regionale ritiene strategiche, l'abbiamo più volte individuate al di là del completamento, se ne è parlato prima dell'autostrada nel Sud-Est della Sicilia, riteniamo che la 'Nord-Sud' insieme alla 'intervalliva', insieme alla Palermo-Catania, insieme alla costruzione, alla progettazione della nuova pedemontana di Palermo sia una di quelle opere strategiche per la Sicilia.

Abbiamo già avuto interlocuzioni con l'ANAS, che sta redigendo un programma dettagliato che ci farà pervenire nei prossimi giorni; ci sono due lotti, riferiti a tre lotti che sono fondamentali per la definizione dell'opera e a breve avremo un piano redatto dall'ANAS.

Quindi, signor Presidente, capisco che la risposta, e lo dico io stesso, è carente, ma rispetto ai tempi di trasmissione della nota per i chiarimenti ad ANAS non è pervenuta ad oggi una risposta, perché la stanno redigendo in maniera dettagliata. Mi farebbe piacere potere rispondere più dettagliatamente, successivamente a questa e all'interrogazione dell'onorevole Venezia, perché la ritengo un'interrogazione che debba avere il merito e il rispetto poiché la ritengo un'opera fondamentale.

PRESIDENTE. Possiamo rinviarla con una risposta dettagliata e completa la prossima volta. Si passa all'interrogazione n. 282 "Chiarimenti urgenti in ordine del progetto per la messa in sicurezza della S.P. 37 'Gibilrossa'", a prima firma dell'onorevole Figuccia, che non è presente, pertanto, la stessa si intende trasformata in interrogazione con richiesta di risposta scritta.

Si passa all'interrogazione n. 291 "Determinazione del Governo regionale circa la realizzazione del centro direzionale della Regione nella città di Palermo", a firma degli onorevoli Catanzaro, Cracolici, Burtone, Dipasquale, Safina, Spada, Venezia, Chinnici, Giambona, Leanza e Saverino.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*, Signor Presidente, onorevoli colleghi, premesso che la Giunta regionale siciliana con propria deliberazione, la n. 196, del 15 ottobre 2018, ha condiviso la proposta del Presidente della Regione, inerente la volontà di realizzare il Centro direzionale della Regione siciliana presso il plesso di via Ugo La Malfa in Palermo, sul sito, oggi, dove si trova l'Assessorato regionale per il territorio e l'ambiente, in una zona che è stata ritenuta di importanza strategica nell'ambito delle previsioni urbanistiche a medio e lungo termine della città.

Con legge regionale n. 13 del 2019, recante il collegato al disegno di legge n. 476, le disposizioni programmatiche correttive per l'anno 2019, sulla legge di stabilità regionale, al Titolo I e all'articolo

1, si è manifestata la volontà di realizzare, entro il termine di vent'anni dall'entrata in vigore la predetta legge il Centro direzionale della Regione siciliana.

La scelta di tale area si era configurata come una procedura virtuosa, rivedendo l'utilizzo dei suoli urbanizzati e già edificati senza il consumo di nuovo territorio. Tale area era destinata dallo strumento urbanistico vigente con la variante generale al PRG, approvata con deliberazione n. 558 e 124 dell'Assessorato regionale per il territorio e l'ambiente della Regione siciliana ad uffici e sedi direzionali sovracomunali.

Il Consiglio comunale di Palermo, con deliberazione n. 425 del 27 settembre 2016, di approvazione dello schema di massima della variante generale del Piano regolatore di Palermo 2025, ha confermato tale destinazione individuando l'area come polo territoriale.

Nella legge di stabilità del 2023, la legge regionale n. 2 del 2023, l'autorizzazione all'acquisto del compendio immobiliare, sito in via La Malfa, per una spesa di ventimilioni di euro che autorizzata, ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della legge regionale n. 13 del 2022, è stata soppressa e la somma è stata 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, dando pertanto mandato al Dipartimento regionale tecnico di avviare ogni utile e preliminare interlocuzione col Comune di Palermo.

Nell'interrogazione parlamentare si chiede a quanto ammontino le spese relative ai premi di concorso, agli oneri accessori, alle spese della gara del concorso di progettazione eseperto nel 2021 per la realizzazione dell'opera stessa. Riassumendo il costo complessivo del concorso di progettazione del Centro direzionale della Regione della città di Palermo ammonta a 2.700 mila euro circa, 2.412,46, più altri 274.773.

A tutt'oggi, le somme liquidate per il concorso di progettazione in questione ammontano a centoquattordicimila euro e specificatamente centodieci relativi alla liquidazione dei compensi dei componenti della Commissione giudicatrice, ad eccezione del Presidente della Commissione il cui compenso è in corso di liquidazione e del supporto al RUP delle attività inerenti all'utilizzo della Piattaforma concorsiaw.n.it di 4.393 euro relativi alle spese della pubblicazione sulla Guri e quotidiani nazionali e regionali.

L'interrogazione interroga pure se non si ritenga che il progetto, così come elaborato dal precedente Governo regionale, fosse velleitario rispetto alla sua reale fattibilità considerate le numerose epicità che hanno costellato l'iter di cui un insediamento già noto dell'area sedime ritrovata individuata nel fondo FIPS.

In linea generale questo è un progetto con caratteristiche tecniche e funzionali assolutamente complesse e naturalmente le criticità per avviare un processo di questo tipo sono già, di fatto, nella grandezza del progetto, un'opera che sarebbe dovuta costare o che costerebbe dai quattrocento ai cinquecentomilioni di euro, quindi, ci si interrogava se la prossima scadenza del fondo FIPS non suggerisca di effettuare, in primo luogo, una ricognizione complessiva del patrimonio immobiliare regionale della sua redditività dei costi connessi al fine di valutare l'opportunità della realizzazione del Centro Congressi.

Lo scorso anno, con delibera, la Giunta di Governo ha ipotizzato la possibilità di rinnovare per un ulteriore anno la partecipazione al fondo FIPS. Come gli onorevoli colleghi sanno, la proprietà del fondo dell'area dove sorge l'attuale Assessorato all'Ambiente e Territorio non è più della Regione, ma è del Fondo, di cui la Regione è socio con circa il quaranta per cento delle quote, quindi attualmente la Regione non è nella disponibilità dello stesso terreno.

Dopodiché sarà valutazione a fine anno dal Presidente della Regione e dalla Giunta poter ipotizzare un rinnovo, perché scadrà il 31 dicembre, della compagine sociale del fondo FIPS oppure la liquidazione del fondo stesso. Infine, si interroga pure 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. Le stime di costo dell'intervento, lo dicevamo prima, sono pari a quattrocentoventiquattromilioni di euro che si evincono dal documento delle indicazioni della stazione appaltante, dal documento preliminare alla progettazione e risalgono al 2020.

Considerato che il tema della revisione dei prezzi ha stravolto il mondo degli appalti pubblici in modo improvviso e prorompente, che l'aumento dei prezzi legato allo squilibrio economico post pandemico e la politica nazionale che hanno generato, le politiche nazionali precedenti che hanno generato un aumento della domanda rispetto all'offerta, nonché la crisi economica ed energetica connessa al drammatico scenario del conflitto in Ucraina hanno innescato un continuo, costante aumento dell'inflazione che ha richiesto un intervento del legislatore per tentare di arginare l'impatto negativo sui contratti pubblici ed in più, in generale sull'economia del Paese, si può ritenere, pertanto, che la stima fatta nell'anno 2020, per la realizzazione del Centro direzionale la Regione siciliana, la città di Palermo sia suscettibile di aggiornamenti dovuti all'aumento dell'inflazione, all'aumento dei prezzi dei materiali della costruzione e delle materie prime ovvero adeguando il costo dell'intervento apprezzato dalla Regione siciliana, i lavori pubblici vigenti per l'anno 2023, adottato con decreto assessoriale alle infrastrutture e alla mobilità.

Dopodiché l'interrogante domanda se non si ritenga indispensabile verificare in concreto la convenienza circa la realizzazione del Centro direzione in relazione ai costi di realizzazione, al carico urbanistico che ne deriva per la città di Palermo le opere necessarie per rendere fruibili il centro medesimo.

Come dicevo in premessa, la questione è stata demandata al Comune di Palermo, che riteniamo sia l'organo preposto per la pianificazione di un'importante opera di questo tipo, quindi lo dicevamo all'inizio della risposta all'interrogazione, già il Dipartimento tecnico ha preso contatti col Comune di Palermo per capire se ci sono aree disponibili che il Comune di Palermo potrebbe individuare, modificando naturalmente o senza modificare l'attuale strumento urbanistico vigente per la comunità per la città di Palermo, affinché si possa valutare se sia ancora attuale o meno la possibilità di costruire il nuovo centro direzionale della Regione siciliana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Catanzaro per dichiararsi soddisfatto o meno della risposta dell'Assessore.

CATANZARO. Signor Presidente, intanto, ringrazio per la risposta dettagliata di quello che ha argomentato l'assessore Aricò rispetto alle cose del passato; l'unica cosa nuova, assessore Aricò, è quella che ha inserito del 23 marzo del 2023, quando questa attuale Giunta ha provveduto alle cose che lei ha detto.

Io le devo dire che il finanziamento stanziato sul centro direzionale era sui quattrocentoventiquattromilioni di euro, non quattrocento o cinquecento che, nella scorsa legislatura, su questo tema, il Governo Musumeci, dove lei per un brevissimo periodo di tempo ha anche svolto il ruolo di Assessore e, quindi, componente del Governo... signor Presidente, signor Presidente, le posso chiedere... c'è brusio, per favore...

PRESIDENTE. Colleghi, cortesemente, non riusciamo a sentire il Presidente del Gruppo parlamentare del PD. Prego, onorevole Catanzaro.

CATANZARO. Io le devo dire che su questo tema, assessore Aricò, si sono consumati diversi passaggi, però, poi, di fatto, noi ci ritroviamo su un tema dove in realtà dobbiamo dire le cose per come stanno, perché c'è stato un conflitto di interesse tra il Presidente della Commissione aggiudicatrice e il vincitore del concorso che la Regione ha bandito e l'ANAC, ovviamente, ha ritenuto su due procedure di ritenerle non conformi; c'è stata una scarsissima interlocuzione con il Comune di

Palermo, c'è stato anche quel tentativo, perché quello che lei diceva, c'era il tentativo di acquistare quell'area che di fatto già era un'area della Regione siciliana, anche perché stiamo parlando del passato.

E, allora, io mi chiedo, ma si chiede tutto il Gruppo del Partito Democratico, proprio su questo argomento, su questa interrogazione - anche perché lei ha detto che ci sono due milioni e quattro, due milioni e cinque di costi che negli anni abbiamo fatto, non so se siano di consulenze, ma di tanto altro - su questo diciamo progetto, qual è la vera idea che questo Governo ha nei confronti del centro direzionale, quali sono i tempi, come sarà coinvolta la città di Palermo, quando ovviamente diciamo si verificherà quello che il Governo vuole dire sull'idea del centro direzionale.

Allora, tutte queste domande, assessore Aricò, al di là del suo sforzo, che io per carità ritengo sia uno sforzo importante che gli uffici le hanno consegnato attraverso la risposta, ritengo che quest'Aula e questo Parlamento abbia il diritto di poter ricevere una risposta più dettagliata e spero che nelle prossime settimane sia ancora più dettagliato rispetto a quello che oggi ha detto, quindi mi posso soltanto considerare parzialmente soddisfatto.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Catanzaro.

Si passa all'ultima interrogazione, la n. 304 "Chiarimenti in merito alla situazione dell'Azienda Siciliana Trasporti S.p.A.", a firma degli onorevoli Marano, Sunseri, Schillaci, Campo, Di Paola, De Luca Antonino, Ciminnisi, Gilistro, Cambiano, Varrica e Ardizzone.

Ha facoltà di parlare l'assessore Aricò per fornire la risposta.

ARICÒ, *assessore per le infrastrutture e la mobilità*. Signor Presidente, rispetto alla problematica dell'AST più volte, sia in Commissione che in quest'Aula, abbiamo parlato dello stato di crisi dell'Azienda siciliana dei trasporti. Rispetto a tutta una serie di interrogazioni, quesiti posti dall'interrogazione sono, purtroppo, non temi che riguardano il mio Assessorato, ma riguardano l'Assessorato all'Economia.

La società dell'Azienda siciliana trasporti, non è una società *in house* della Regione siciliana, ma è una società partecipata al cento per cento dalla Regione e, quindi, come società partecipate sono sotto il controllo dell'Assessorato all'economia e finanze.

Bisogna dire comunque che, ad oggi, l'azienda sta continuando ad offrire i servizi che sono lì sottoposti al controllo dell'Assessorato regionale ai trasporti, abbiamo avuto interlocuzioni con la Direzione generale dell'AST e ci è stato comunicato che stanno razionalizzando alcuni servizi; che le risorse erogate, fino ad oggi, sul trasporto sui chilometri percorsi dell'AST sono state adeguatamente rendicontate; che, ad inizio di questa legislatura, era sorto il problema per 14 comuni dove era stato affidato il trasporto urbano all'AST ed è stato parzialmente risolto perché 13 di questi si sono impegnati ad erogare le somme, che parzialmente non erano stati erogati all'AST per continuare questo servizio e, come sappiamo, nel 2024, l'Assessorato regionale ai trasporti dovrà procedere a un nuovo bando di gara, che non si è mai fatto in Sicilia, per l'assegnazione del trasporto delle tratte del trasporto pubblico, del trasporto pubblico locale e l'AST, non essendo società *in house*, dovrà partecipare.

Quindi, sono sicuro che è intendimento del Governo, del Presidente della Regione, di tutto il Governo tutelare i servizi resi da AST e tutelare anche i lavoratori che fino ad oggi hanno prestato il servizio.

Pertanto, per le vicende che riguardano l'Assessorato alle infrastrutture e trasporti stiamo interagendo con la nostra società controllata - "nostra" della Regione - e i servizi continuano ad essere resi, ci sono meccanismi di razionalizzazione. Dopodiché, per le vicende societarie, il controllo è sottoposto alla vigilanza dell'Assessorato all'economia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Schillaci per dichiararsi soddisfatta o meno della risposta dell'Assessore.

SCHILLACI. Diciamo che sono quasi più non soddisfatta, perché sappiamo bene che la società, l'AST, ha bisogno di una ricapitalizzazione, quindi noi desidereremmo conoscere la visione che ha questo Governo, però sappiamo che la competenza è dell'Assessore all'economia.

PRESIDENTE. Va bene. Grazie, onorevole Schillaci. Abbiamo completato la Rubrica.

Ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del Regolamento interno

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del Regolamento interno, l'onorevole Schillaci. Ne ha facoltà. Poi l'onorevole Burtone.

SCHILLACI. Grazie, Presidente. Approfitto della presenza in Aula dell'Assessore per le infrastrutture e la mobilità per chiedere se è a conoscenza dello stato di agitazione che riguarda le Aziende di trasporto pubblico privato e in particolare la Segesta, la Sicilbus e l'Etna trasporti, che manifestano da giorni, che vedono una mancata applicazione corretta dei contratti, dove i lavoratori devono fare dei turni pazzeschi, naturalmente privi di sicurezza che poi, naturalmente, ricade sulla salute sulla sicurezza di tutti gli utenti siciliani.

Naturalmente, la vigilanza è in capo al Dipartimento Infrastrutture, quindi volevamo chiedere un intervento immediato, anche perché i lavoratori si trovano ancora in agitazione. Quindi, stiamo parlando di disservizi che riguardano utenti residenti e, comunque, cittadini siciliani.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Burtone. Ne ha facoltà.

BURTONE. Signor Presidente, oggi è una giornata positiva, Assessore per la salute, perché abbiamo incardinato il disegno di legge che come Partito Democratico abbiamo presentato e che intende affrontare il problema dell'emergenza sanitaria nei nostri territori, la mancanza di personale medico.

Noi abbiamo apprezzato anche l'intervento dei colleghi del Movimento Cinque Stelle, che hanno dichiarato che al più presto presenteranno anche loro un disegno di legge, che sarà abbinato al nostro, vedremo se ci saranno proposte anche da parte degli altri Gruppi politici. Attendiamo anche la riflessione che farà il Governo, se interloquire con i Gruppi parlamentari su quelle che sono le proposte formulate oppure se intende presentare un proprio disegno di legge, comunque è un punto di partenza.

Noi siamo fiduciosi, pensiamo che subito dopo l'appuntamento elettorale si possa andare avanti, anche celermente, perché la situazione, Assessore, lei lo sa, sta tenendo sotto la giusta attenzione quello che accade nelle nostre comunità e non c'è un miglioramento, c'è anzi un peggioramento; abbiamo casi che ci vengono segnalati in tanti ospedali di difficoltà, addirittura, a formulare i turni per i Pronto Soccorso. Abbiamo, quindi, una situazione molto seria.

Non intendiamo assolutamente entrare in conflitto con i grandi ospedali, quelli che sono localizzati nelle città metropolitane, va tenuto però presente che il territorio può ancora fare tanto per la sanità, per la sanità di prossimità.

Non c'è dubbio, però, Assessore, noi lo abbiamo detto in maniera significativa, lo abbiamo sottolineato, che un aspetto è rappresentato dal numero di neolaureati. Pensiamo che il numero chiuso sia diventato ormai un grande limite, un grande limite se poi si associa anche alla difficoltà di entrata nelle scuole di specializzazione, ma soprattutto il numero chiuso è la strettoia per cui non si forma ormai un numero adeguato di medici necessari per le nostre comunità, non solo siciliane, ma per tutta la comunità nazionale.

Abbiamo presentato un disegno di legge in Commissione 'Cultura', l'hanno fatto soprattutto la collega Saverino e la collega Chinnici; abbiamo chiesto la calendarizzazione del disegno di legge per una legge voto, in modo da chiedere al Parlamento nazionale di chiudere quello che riteniamo un problema vero per la formazione dei neolaureati in medicina, quello di superare il numero chiuso.

Ora, noi lo abbiamo chiesto in Commissione, pensiamo che ci possa essere qualche resistenza ad andare avanti su questo. Non formulo giudizi né anticipo quello che potrebbe accadere, però sia chiaro che noi continueremo questa battaglia, perché la riteniamo fondamentale.

Quando io parlavo contro il numero chiuso ero tra i pochi nel Parlamento nazionale, nei dibattiti politici, a dire che questo è qualcosa che avrebbe procurato delle difficoltà nell'avere un numero sufficiente di medici. Ora vedo tanti colleghi, anche di schieramenti politici vari, che dicono che il problema ormai della mancanza dei medici è legato al numero chiuso, però tra il dire e il fare mi rendo conto che c'è di mezzo veramente il mare perché tanti dicono anche in questa Assemblea "superiamo il numero chiuso" poi, però, nel momento in cui chiediamo di calendarizzare il provvedimento c'è qualche resistenza.

Spero che queste resistenze vengano superate, che al più presto si possa calendarizzare e si possa andare avanti su questo doppio obiettivo la legge sulla riorganizzazione della sanità nel territorio, per avere figure professionali adeguate rispetto alle emergenze che abbiamo e poi anche il superamento che deve fare il Parlamento nazionale del numero chiuso, perché la nostra è una proposta di legge voto in modo che il Parlamento possa decidere a nostro parere di superare quello che pensiamo essere il limite oggi rispetto alla mancanza di medici nelle nostre comunità, perché veda, Presidente, noi potremmo qui fare, purtroppo, un lungo elenco di richieste che ci vengono da vari ospedali di tutte le province. Abbiamo una situazione grave e noi dobbiamo prendere atto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Catania Nicolò. Ne ha facoltà.

CATANIA NICOLO'. Signor Presidente, intervengo sostanzialmente per rappresentare al Parlamento, ma all'Ufficio di Presidenza qualcosa che è comparso un po' su tutti i giornali relativamente alle presenze dei deputati.

Stamattina abbiamo avuto modo di informarci presso la Segreteria generale e gli uffici preposti anche alla verifica e alla raccolta dei dati di presenza e abbiamo notato, sostanzialmente io e altri colleghi deputati, che pur essendo presenti in ogni seduta d'Aula, ogni seduta d'Aula dalla prima all'ultima, c'è qualcosa nel sistema di rilevamento che ovviamente questa cosa non la fa trapelare, anzi, notizie di giornali, portano esattamente il contrario classificandosi come assenteisti rispetto ai lavori che si sono portati in Aula.

Abbiamo stamattina individuato il motivo, le ripercussioni e le questioni che ovviamente nulla hanno che fare con i giornalisti che ovviamente attingono dal sito sulla trasparenza, ma c'è un problema sul sistema che va assolutamente fatto rilevare al Consiglio di Presidenza perché si possa, da qui a breve, prendere il rimedio e dare ovviamente la fotografia reale e concreta di quelli che sono i lavori d'Aula con le presenze effettive.

Se posso permettermi, Presidente, visto che ho ancora un po' di tempo, volevo anche rappresentare al Governo, perché ne prendesse atto, una problematica che non riguarda noi come Regione siciliana, ma che ci riguarda indirettamente rispetto ad una scelta che Inps ha fatto a livello nazionale. Nell'ottobre del 2021 è stato bandito un concorso per ispettori dell'Inps, poi questo concorso è stato portato a un numero di 4124 posti e una scelta su 4900 sedi escludendo dalla scelta le sedi Inps della Regione siciliana, pur avendo oggi qui in Sicilia un effettivo bisogno di personale a ricoprire ruoli importanti in un istituto previdenziale che per noi è di fondamentale importanza come al resto d'Italia.

Quindi, io chiedo al Governo di prendere atto di questa questione e magari, anche grazie all'intervento dell'assessore Aricò e gli assessori qui presenti, fare presente al Presidente Schifani che c'è una discrasia che taglia ancora una volta la Sicilia rispetto alla possibilità di potenziare gli uffici pubblici con personale nuovo, personale aggiornato e personale fondamentale a svolgere le funzioni complessive generali del nostro Territorio.

PRESIDENTE. Onorevole Catania, la sua osservazione magari poi la prenderemo in considerazione. Considerando, onorevole, che in pratica la presenza viene conteggiata al fatto o meno se viene inserito il tesserino e che chi ha una carica, Presidenti di Gruppo piuttosto che deputati inseriti all'interno dell'Ufficio di Presidenza, non vengono conteggiate le presenze o le assenze. Ne prenderemo atto ed eventualmente, poi in Ufficio di Presidenza, vedremo di verificare la cosa.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Spada. Ne ha facoltà.

SPADA. Grazie, signor Presidente. Quest'oggi le volevo sottoporre due questioni, Presidente, colgo l'occasione della presenza dell'onorevole assessore Aricò e dall'assessore Giovanna Volo. Le due questioni riguardano appunto le rubriche che entrambi gli Assessori trattano: una, di cui abbiamo parlato durante le interrogazioni che abbiamo svolto poco fa, riguarda l'autostrada Catania-Palermo, ma che nello specifico riguarda il rapporto che ANAS intrattiene con questo Parlamento e che ANAS intrattiene con i nostri colleghi.

Oggi sono stato testimone durante un'audizione in Commissione, a cui hanno partecipato i sindaci di Paternò, Adrano, Biancavilla e altri sindaci del comprensorio catanese, che manifestavano una problematica a mio avviso gravissima, ovvero la realizzazione di un tratto di strada che ad oggi ha prodotto più di settanta morti e quando c'è una strada in Sicilia che produce più di settanta morti e non si riesce ad intervenire c'è un problema grave che parte dalla nostra Regione, ma che passa anche per ANAS.

E devo dire che egregiamente i miei colleghi di maggioranza hanno cercato in qualche modo di difendere la posizione, insieme anche a quelli di opposizione, c'era anche l'onorevole Burtone interessato della vicenda, abbiamo avuto modo di parlarne in questi giorni in vista anche dell'audizione che era stata richiesta quest'oggi e l'intervento che chiedo all'assessore Aricò è quello di assumere una posizione netta, chiara, anche nei confronti di ANAS e la nostra Regione non può continuare ad essere l'ultima Regione d'Italia in termini di considerazione che si ha nei confronti della nostra Terra.

Quindi, Assessore Aricò, siccome conosco le sue qualità personali, politiche, il suo lavoro, che ho avuto modo di apprezzare poco fa, le chiedo di intervenire in maniera incisiva nei confronti dei vertici dell'ANAS chiedendo rispetto non solo per i siciliani, ma soprattutto per questo Parlamento.

Assessore Volo, per quanto riguarda la sanità io ho chiesto nella scorsa seduta d'Aula l'istituzione di un tavolo permanente, la dichiarazione di uno stato di emergenza regionale sulla sanità perché è sotto gli occhi di tutti che oggi la nostra Regione, ma l'intera Nazione, vive un disagio connesso all'assenza di medici all'interno del nostro sistema sanitario.

E' impensabile continuare, come diceva l'onorevole Burtone, ad immaginare un sistema di selezione a numero chiuso nei confronti dei futuri medici, considerando che se noi domani aboliamo il numero chiuso per formare un medico occorrono undici anni, quindi è impensabile continuare ad immaginare di mantenere il numero chiuso per quanto riguarda la selezione dei medici a livello nazionale senza avere una visione di prospettiva, perché i medici che oggi sono in carica, quelli che operano oggi all'interno della nostra Regione, sono il frutto di una selezione che è avvenuta in maniera naturale perché i medici che operano oggi non avevano un test preselettivo per l'accesso, appunto, alla Facoltà di medicina e, quindi, dovremmo immaginare di intrattenere un rapporto di forza anche nei confronti dello Stato centrale, soprattutto per quelle che sono le necessità della nostra Regione.

Come può intervenire la nostra Regione in questo senso - giustamente lei mi può chiedere - nel momento in cui il numero chiuso non è una questione attinente alla nostra Regione? Noi abbiamo presentato una richiesta in Commissione 'Quinta' per votare un disegno di legge voto che consenta a questo Governo regionale di impegnarsi nei confronti del Governo nazionale per l'abolizione del numero chiuso in medicina. E' l'unica strada, è l'unica soluzione non nel breve termine, ma di prospettiva, perché da qui a dieci anni non ne avremo più medici! Quelli che stanno andando in pensione sono di più di quelli che stanno entrando e, quindi, non possiamo continuare ad immaginare di tutelare una categoria, quella dei baronati, a discapito dei cittadini.

Abbiamo il coraggio di affrontare questa questione, assumiamoci la responsabilità di prendere delle decisioni, anche forti, nei confronti del Governo centrale.

Giovedì - e concludo Presidente, la ringrazio - sono tra i promotori, insieme ad altri colleghi, ma soprattutto insieme ad un territorio, di un di un sit-in che si svolgerà all'interno del comune di Pachino, comune che ha dovuto piangere un concittadino per l'assenza del medico all'interno del PTE, storia che sicuramente lei ben conosce. Io sarò lì presente per chiedere a gran forza il rispetto del diritto della provincia di Siracusa, ma soprattutto dei nostri concittadini della zona sud e di Pachino.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, sospendo la seduta per cinque minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 17.21, è ripresa alle ore 17.40)

La seduta è ripresa.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, considerando che abbiamo l'ultima settimana per quanto riguarda le elezioni amministrative che poi saranno il 28 e il 29 maggio e il 30 e il 31 maggio l'Assemblea regionale siciliana avrà l'onore di ospitare una riunione della Commissione europea di tutela delle acque, qualcosa che non era mai accaduto, rinviemo la seduta e vi comunicheremo la data direttamente tramite posta elettronica.

La seduta è tolta alle ore 17.41

VICISEGRETERIA GENERALE AREA ISTITUZIONALE
DAL SERVIZIO LAVORI D'AULA

Il Direttore

dott. Mario Di Piazza

Il Consigliere parlamentare responsabile

dott.ssa Maria Cristina Pensavecchio

Allegato A**Comunicazione di disegni di legge presentati ed inviati alle competenti Commissioni****ATTIVITA' PRODUTTIVE (III)**

- Disposizioni in materia di agriturismo ed enoturismo. (n. 390).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

Parere I e V.

- Disposizioni per la realizzazione di zone cinologiche temporanee. (n. 387).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Norme per la promozione dell'artigianato di qualità. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 18 febbraio 1986, n. 3. (n. 385).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

AMBIENTE, TERRITORIO E MOBILITA' (IV)

- Norma interpretativa dell'articolo 19 della legge regionale 8 aprile 2010, n. 9. (n. 398).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 9 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Valorizzazione del verde umano, recupero dei terreni abbandonati e l'istituzione degli orti socio terapeutici. (n. 397).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 9 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

Parere VI.

- Divieto del monouso non biodegradabile. (n. 392).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Modifiche alla legge regionale 10 luglio 2015, n. 13. (n. 389).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

CULTURA, FORMAZIONE E LAVORO (V)

- Disegno di legge voto da sottoporre al Parlamento della Repubblica, ai sensi dell'articolo 18 dello Statuto, recante "Dimensionamento scolastico. Modifiche all'art. 19 del Decreto Legge n. 98/2011, convertito dalla legge n. 111/2011". (n. 395).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 9 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Promozione turistica del Mototurismo. (n. 393).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 9 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Norme sui Borghi Siciliani. (n. 386).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

SALUTE, SERVIZI SOCIALI E SANITARI (VI)

- Norme per contrastare i maltrattamenti e gli abusi, anche di natura psicologica, a danno degli anziani e delle persone con disabilità. (n. 396).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 9 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

Parere V.

- Incentivi all'insediamento del personale sanitario presso i comuni siciliani svantaggiati. (n. 394).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 9 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

Parere I.

- Norme per la sicurezza del personale sanitario e sociosanitario. (n. 391).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Schema di progetto di legge da proporre al Parlamento della Repubblica ai sensi dell'art. 18 dello Statuto della Regione Sicilia, recante "Disposizioni in materia di sessualità assistita per persone con disabilità. (n. 388).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

- Istituzione in Sicilia dei cimiteri per animali d'affezione. (n. 384).

Di iniziativa parlamentare.

Presentato il 3 maggio 2023.

Inviato il 10 maggio 2023.

Parere I.

Comunicazione di apposizione di firma a disegni di legge

Si comunica che:

- l'onorevole Giuseppe Carta, con nota prot. n. 849-INT/2023 dell'11 maggio 2023 ha chiesto di apporre la propria firma al disegno di legge n. 335 "*Legge regionale sull'idrogeno e individuazione delle aree per la produzione e realizzazione degli impianti*";

- l'onorevole Marco Intravaia, con nota prot. n. 850-INT/2023 dell'11 maggio 2023 ha chiesto di apporre la propria firma ai disegni di legge n. 361 "*Interventi sanzionatori nei confronti dei soggetti che abbandonano rifiuti in strada*", n. 384 "*Istituzione in Sicilia dei cimiteri per animali d'affezione*" e n. 391 "*Norme per la sicurezza del personale sanitario e sociosanitario*".

Comunicazione di richiesta di parere pervenuta e assegnata alla competente Commissione

ATTIVITA' PRODUTTIVE (III)

- Deliberazione della Giunta regionale n. 187 del 3 maggio 2023. Art. 88, comma 2, della legge regionale 15 aprile 20121, n. 9 – Modalità operative per la concessione dei contributi di cui all'art. 37 della legge 25 luglio 1952, n. 949 e s.m.i., per le operazioni di credito agevolato in favore delle imprese artigiane – Nuovo testo – Apprezzamento". (n. 8/III).

Pervenuto in data 8 maggio 2023.

Inviato in data 10 maggio 2023.

Annunzio di interrogazioni

- Con richiesta di risposta orale presentate:

N. 303 - Chiarimenti in merito ai ritardi nell'utilizzo delle risorse di cui all'art. 29 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104 destinate all'abbattimento delle liste d'attesa.

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per la salute, premesso che:

l'art. 29 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104 (convertito con modificazioni dalla l. n. 126 del 2020) ha introdotto delle disposizioni volte a rispondere tempestivamente alle richieste di prestazioni ambulatoriali, screening e di ricovero ospedaliero non erogate nel periodo dell'emergenza epidemiologica conseguente alla diffusione del virus SARS-Cov-2, nonché a ridurre le liste di attesa;

nello specifico le regioni, le province autonome di Trento e Bolzano, nonché gli enti del Servizio sanitario nazionale sono autorizzati a ricorrere al reclutamento di personale e a prestazioni aggiuntive, come individuate dai commi 2 e 3 del predetto art. 29 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104;

ai fini dell'applicazione della norma sono stanziati euro 478.218.772 per l'anno 2020. La quota di riparto destinata alla Sicilia ammonta a euro 39.029.447;

considerato che:

in attuazione della prescrizione normativa in premessa, con D.A. n. 1103 del 26 novembre 2020 è stato adottato il Piano Operativo Regionale per il recupero delle liste di attesa della Regione siciliana per introdurre misure straordinarie da integrare agli interventi già previsti dal Piano regionale di governo delle liste di attesa (PRGLA) 2019-2020, contenente le tabelle di assegnazione dei fondi alle Aziende sanitarie;

l'art 26 del D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 'Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute ed i servizi territoriali' prevede la possibilità per le Regioni - 'fermo restando il prioritario ricorso alle modalità organizzative di cui al comma 1' (come disciplinato dall'art. 29 del DL n. 104 del 2020) - la possibilità di 'integrare gli acquisti di prestazioni ospedaliere e di specialistica da privato' e a tal fine le regioni sono chiamate a rimodulare il piano per le liste d'attesa adottato ai sensi dell'art. 29 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104;

con D.A. 53 del 03 febbraio 2022 è approvata la rimodulazione dell'assegnazione delle risorse del Piano operativo per il recupero delle liste di attesa della Regione siciliana previsto dall'art. 29, comma 9, del D.L. n. 104 del 2020, ai sensi dell'art. 26 del D.L. 73 del 2021, convertito con modificazioni dalla L. 23 luglio 2021, n. 106, che assegna 7 milioni di euro aggiuntivi in favore delle strutture private ai fini dell'abbattimento delle liste d'attesa;

nell'ambito del documento 'Rimodulazione Piano di recupero delle Liste di attesa 2022 Sicilia' si evince che i dati di monitoraggio delle prestazioni recuperate direttamente dalle Aziende, aggiornati al 31 dicembre 2021 (ancora non conclusivi) registrano più di 200.000 prestazioni ambulatoriali recuperate (visite ed esami strumentali) e più di 10.000 ricoveri chirurgici recuperati;

le criticità legate alle liste d'attesa in Sicilia ovvero alla difficoltà di rispondere prontamente alle richieste di prestazioni sanitarie, non sembrano nei fatti migliorate in modo incisivo, come dimostrato dalla recente manifestazione organizzata da Codacons e da diverse sigle sindacali;

in relazione alle risorse stanziare dal Governo nazionale per l'abbattimento delle liste d'attesa, da notizie di stampa si apprende che il 33% delle somme - pari a euro 165 milioni - non siano state utilizzate. In particolare, in riferimento alla Sicilia sembrerebbe che sia stato speso solo il 28% della quota spettante;

il finanziamento destinato all'abbattimento delle liste d'attesa costituisce un fondamentale strumento ai fini del potenziamento del sistema sanitario pubblico;

per sapere:

quale sia lo stato della spesa delle risorse, di cui all'art. 29 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, destinate alla Sicilia ai fini dell'abbattimento delle liste d'attesa;

in relazione alle somme utilizzate, a quanto ammontino le risorse spese per il potenziamento delle strutture sanitarie pubbliche e quelle impiegate in favore delle strutture private;

per quali ragioni si sia registrato un notevole ritardo nella spesa delle somme e quali azioni intendano porre in essere per recuperare detto ritardo e, quindi, per effettuare gli auspicati investimenti necessari ad abbattere le liste d'attesa.»

VENEZIA - CHINNICI - GIAMBONA
LEANZA - SAVERINO

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 anti economicità, 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 una 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)

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

N. 306 - Iniziative urgenti inerenti al sistema emergenziale sanitario siciliano in seguito al gravissimo episodio verificatosi nel Comune di Collesano (PA).

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per la salute, premesso che:

apprendiamo la triste vicenda che riguarda un paziente residente nel comune di Collesano (PA) colpito da infarto e, purtroppo, deceduto a causa del ritardo dei soccorsi;

come riferito dai familiari, l'ambulanza è arrivata in loco dopo circa un'ora dalla chiamata al 112, quando ormai non c'era più nulla da fare. Il medico ha soltanto potuto constatare il decesso del paziente;

considerato che:

il ritardo dei soccorsi è stato determinato dal fatto che, dopo la chiamata di richiesta di intervento, tutte le ambulanze in servizio erano impegnate e l'unica più vicina, quella di Scillato (PA), non aveva un medico a bordo, ma soltanto un infermiere e l'autista;

vista la gravità della situazione, la stessa centrale operativa del 118 ha provato a cercare un'ambulanza con il rianimatore, ma la più vicina a Collesano, si fa per dire, era quella di stanza a Cefalù. Nonostante la corsa contro il tempo, purtroppo tale ritardo si è rivelato fatale;

appare evidente come il triste epilogo di questa vicenda, l'ennesima che si verifica nell'Isola, sia l'effetto dei cosiddetti tagli alla sanità, quella famosa spending review selvaggia, che non ha tenuto conto delle esigenze particolari dei territori; ad esempio le zone più impervie da raggiungere, come le Madonie, o il Corleonese, o tante altre aree dell'entroterra siciliano. Secondo le disposizioni ministeriali è prevista un'ambulanza con medico ogni 60 mila abitanti;

ad aggravare il quadro dell'organizzazione emergenziale sanitaria dell'Isola, su 251 mezzi disponibili, soltanto 108 viaggiano con un sanitario a bordo. E non tutti i giorni. Infatti, per ciascuna delle 108 ambulanze medicalizzate, servono 4-5 medici per garantire la copertura dei turni nell'arco delle 24 ore per tutta la settimana. Invece, in media, ci sono in servizio 2-3 medici;

i problemi cardiovascolari debbano essere trattati nell'immediato, e bastano anche pochi minuti di ritardo perché il malore sia fatale e, dunque, la bravura del sanitario e la tempestività sono imprescindibili;

per sapere:

quali interventi urgenti intendano adottare per fare chiarezza sull'accaduto e individuare le reali cause che hanno determinato il ritardo nel soccorso dello sfortunato paziente di Collesano (PA);

quali provvedimenti si intendano assumere al fine di colmare le criticità del settore emergenziale/ospedaliero della nostra Regione, messo in ginocchio dalla carenza di personale e dalle continue riduzioni delle disponibilità economiche che inevitabilmente aumenteranno sempre di più i disagi e i danni ai pazienti;

se non ritengano opportuno intervenire presso il Governo nazionale al fine di rivedere le disposizioni inerenti la sanità regionale siciliana, poiché nella nostra Regione i numeri delle ripartizioni di medici e ambulanze non possono trovare una logica meramente matematica, a causa dei numerosi comuni montani che vengono penalizzati, ed evitare che in futuro possano ripetersi casi gravissimi come quello recentemente accaduto a Collesano.»

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

LA VARDERA - DE LUCA C. - GERACI - BALSAMO
VASTA - DE LEO - LOMBARDO G. - SCIOTTO

N. 307 - Notizie in merito alla mancanza di provette per le analisi del sangue presso il reparto di malattie infettive del Policlinico di Palermo.

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per la salute, premesso che:

è giunta notizia che nei giorni scorsi presso il reparto Malattie Infettive del Policlinico di Palermo, è stato interrotto il servizio delle analisi del sangue poiché le provette necessarie per raccogliere i campioni ematici erano terminate;

a causa della mancanza delle provette gli appuntamenti sono stati annullati e i pazienti rimandati a casa, con successiva riprogrammazione dei prelievi di sangue;

considerato che:

nonostante il primario del reparto abbia rassicurato circa la rapida soluzione del problema, non possiamo non evidenziare i disagi che sono stati arrecati ai pazienti e ai loro familiari che erano giunti in ospedale per sottoporsi alle analisi, molti dei quali anziani o affetti da gravi patologie;

la mancanza di provette per le analisi del sangue in un reparto ospedaliero, al limite del paradossale, riflette una situazione di forte inadeguatezza dell'intero sistema regionale siciliano e per questo poniamo la questione sulla necessità di intervenire fattivamente a tutela della continuità e della qualità assistenziale;

per sapere:

se siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se non ritengano opportuno valutare l'apertura di una indagine interna per una puntuale verifica dei fatti e per accertarne tutte le responsabilità e criticità;

quali iniziative intendano assumere affinché tutti i materiali sanitari vengano approvvigionati adeguatamente, a tutela della salute dei cittadini, e per evitare il ripetersi di tali disservizi.»

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

LA VARDERA - DE LUCA C. - GERACI - BALSAMO
VASTA - DE LEO - LOMBARDO G. - SCIOTTO

N. 309 - Interventi urgenti per il recupero del presidio ospedaliero Ferrarotto Alessi di Catania per scongiurare il rischio di incendio della folta vegetazione che ricopre l'intera area.

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per la salute, premesso che:

risale al 2018 la chiusura dell'ex ospedale Ferrarotto Alessi di Catania: la struttura, sorta nei primi anni del '900 come sanatorio per i malati di tubercolosi polmonare, era considerata uno dei presidi ospedalieri più importanti della rete dell'azienda ospedaliero-universitaria 'Policlinico Vittorio Emanuele', collocandosi tra le più grandi strutture sanitarie del Mezzogiorno;

trascorsi 5 anni dalla sua chiusura, l'ex ospedale si trova oggi in stato di totale abbandono e in condizioni di assoluto degrado: completamente svuotato dei suoi reparti, dei suoi tanti ambulatori e dei relativi macchinari, non è stato mai convertito in altra struttura con diversa finalità, ad eccezione di un unico padiglione assegnato in comodato d'uso gratuito alla Polizia di Stato e un'area destinata a parcheggio riservato ai dipendenti dell'ARNAS Garibaldi;

considerato che:

ormai divenuta terra di nessuno, il presidio ospedaliero ove tutto è stato devastato e derubato è preda di incursioni di vandali e di occupazioni; in tutta la struttura, infatti, sono evidenti i segni dei bivacchi, oltre alla presenza di innumerevoli materassi disseminati nelle stanze della struttura ormai cadente e depredata di ogni suo bene;

l'area esterna all'ex ospedale si presenta oggi come una discarica a cielo aperto ricoperta da una folta vegetazione che ormai da diversi anni cresce incontrollata e che, con l'approssimarsi dei mesi più caldi, rappresenta una potenziale bomba pronta a sviluppare pericolosi incendi che potrebbero mettere a rischio il centro abitato;

i vertici dell'azienda ospedaliero-universitaria sembrerebbero non avere al momento sull'ex presidio ospedaliero alcun progetto o alcuna programmazione a medio e lungo termine in grado di riabilitarlo e di valorizzarne le potenzialità;

per sapere:

se non intendano intervenire immediatamente per scongiurare, in vista dell'ormai imminente arrivo della stagione estiva, l'alto rischio di incendio della folta vegetazione che invade l'intera area adiacente l'ex ospedale;

quali chiarimenti vogliano fornire in ordine ai fatti rappresentati, se esistano o meno progetti sull'area e quali azioni l'Assessore alla salute voglia promuovere al fine di recuperare o riconvertire l'immensa struttura ospedaliera vandalizzata, che da troppi anni versa in condizioni di degrado e reca grave nocimento ai residenti.»

(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)

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

Le interrogazioni saranno poste all'ordine del giorno per essere svolte al proprio turno.

- Con richiesta di risposta scritta presentate:

N. 305 - Notizie sulla natura delle emissioni atmosferiche, verifica delle loro componenti tossiche sia a danno dell'ambiente che a danno della vita umana ed animale.

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per il territorio e l'ambiente, premesso che:

in 'Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa' è stato emanato il D.lgs 155/2010;

in ottemperanza alle disposizioni del citato decreto legislativo, l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, Arpa, ha pubblicato nel 2020 il rapporto che riporta l'aggiornamento dell'inventario delle emissioni in atmosfera su tutto il territorio regionale all'anno 2019, come previsto dalla Convenzione riguardante l'aggiornamento dell'inventario per le aree ad elevato rischio di crisi ambientale, di cui al DDG ARTA n.1093 del 21.12.2018;

l'attenzione legata alla salute ambientale e alle sue conseguenze sulla vita umana e animale costituisce tema prioritario e di estremo interesse per la cittadinanza e investe le Istituzioni, preposte allo studio dei fenomeni, della responsabilità di verifica dei livelli di salubrità e tutela dell'ambiente circostante;

considerato che:

la relazione pubblicata dall'Agenzia regionale per la protezione ambientale approfondisce gli ambiti oggetto di studio e di aggiornamento che stilano l'inventario delle emissioni in atmosfera, con riguardo alle fonti di possibile inquinamento derivanti sia da sorgenti naturali che da attività antropiche;

in particolare, per le finalità conoscitive che l'interrogante si pone con il presente atto, l'attenzione si è soffermata sui contenuti relativi alla possibilità di localizzare le sorgenti di emissione areali su un'area ben definita del territorio, quale quella aeroportuale, georeferenziando l'area dove sono misurabili le particelle aerodisperse;

per una maggiore e migliore conoscenza della qualità dell'aria, oltre alle emissioni da decollo e da atterraggio, sarebbe di estrema importanza conoscere i valori inquinanti rilasciati dagli aerei durante i percorsi di volo al fine di stimarne la tossicità per l'ambiente, per la vita umana e animale, con

riferimento al particolato atmosferico, alle polveri sottili, ai metalli combustibili e ad ogni genere di sorgente inquinante rilasciata nella troposfera;

L'osservazione del nostro cielo è un tema particolarmente popolare nel mainstream e che su di esso si affastellano numerose teorie, sebbene talune appaiano prive di valenza scientifica, altre pongono, però, quesiti non irrilevanti, portatori di una legittima domanda di sicurezza relativamente all'aria che respiriamo, alla salubrità della stessa, alla tutela ambientale, al bisogno di informazioni certe, chiare e puntuali sulla tossicità o meno delle emissioni prodotte nello spazio aereo;

Le preoccupazioni per le possibili manipolazioni dell'ambiente per scopi che esulano dagli obiettivi di tutela della salute ambientale e della vita umana e animale restano vive sin tanto che più ampie delucidazioni sui fenomeni registrati o paventati non vengano adeguatamente diffuse e spiegate con terminologia comprensibile a tutti;

non aiutano in tal senso i tentativi di manipolazione artificiale del clima, tra cui il cosiddetto progetto pioggia, che sono stati sperimentati alcuni decenni or sono nella regione Puglia, con l'obiettivo di stimolare in maniera indotta i fenomeni atmosferici per aumentarne le precipitazioni, grazie all'utilizzo di sostanze rivelatesi altamente tossiche, notizie, queste ultime, sempre presenti in ambiente web e di facile reperibilità;

per la presenza di sostanze inquinanti disperse nell'aria si sono moltiplicati i danni sulla salute umana e che, a seconda dell'ampiezza del diametro e della composizione chimica delle particelle, la nocività si ripercuote sulle prime vie aeree, poiché in grado di raggiungere le mucose rinofaringee, e successivamente la trachea i bronchi, sino ad arrivare agli alveoli polmonari;

l'esposizione cronica al particolato contribuisce al rischio di sviluppare patologie respiratorie e cardiovascolari;

per sapere:

se non ritengano di dover valorizzare la comunicazione divulgativa dei dati e delle informazioni contenute nelle raccolte dall'Agenzia regionale per il territorio e l'ambiente, perché le stesse siano di facile e immediata consultazione da parte della cittadinanza, bisognosa di conoscere gli esiti delle indagini aggiornate sull'inventario delle emissioni inquinanti sul territorio regionale e loro effetti;

se non ritengano, altresì, di istruire un dialogo con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e con l'ISPRA, Istituto superiore per la protezione e ricerca ambientale, al fine di individuare, al netto delle esigenze di generalizzazione e semplificazione, delle metodologie di stima sulle attività umane che inferiscono come determinanti delle pressioni sull'ambiente e in particolare sulle pressioni esercitate dalle emissioni degli aerei rilasciate sui nostri cieli.»

(L'interrogante chiede risposta scritta con urgenza)

PACE

N. 310 - Problematiche relative alla riforma della PAC 2023 - 2027.

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per l'agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea, visto che:

il primo gennaio 2023 è entrata in vigore la nuova PAC 2023 - 2027 che racchiude tutte le norme che regoleranno le attività degli agricoltori italiani e la distribuzione dei fondi;

la PAC 2023 - 2027, che ha una forte impronta ambientale e risente del Green Deal europeo e delle strategie From Farm to Fork e Biodiversity, ha mantenuto l'obiettivo di continuare ad essere il principale sostegno al reddito degli agricoltori, con uno sguardo sempre più attento all'agricoltura sostenibile;

la legislazione sulla PAC stabilisce un insieme comune di indicatori nell'ambito di un nuovo quadro di riferimento per l'efficacia dell'attuazione, il monitoraggio e la valutazione;

visto l'art. 5 del Reg. (UE) n. 1303/2013 Partenariato e governance a più livelli, richiamato dall'art. 48 dello stesso Regolamento, nonché il Regolamento Delegato (UE) n. 240/2014 della Commissione del 7 gennaio 2014 recante un codice europeo di condotta sul partenariato nell'ambito dei fondi strutturali e d'investimento europei;

considerato che:

il partenariato relativo alla programmazione 2023 - 2027 si compone di partners rappresentativi e in grado di garantire una collaborazione continua e responsabile, anche in un'ottica di scambio di buone pratiche;

la nuova riforma della PAC 2023/2027 - Layer delle Pratiche Locali Tradizionali (PLT), non tenendo conto delle particolari peculiarità del territorio siciliano, avrà delle ripercussioni negative sugli allevamenti estensivi in particolare su quelli dei Peloritani e dei Nebrodi in Sicilia. Tale situazione si accentuerà in particolar modo in considerazione della possibile riduzione dell'importo delle quote boschive, che verrà applicata a partire dalla prossima campagna agricola. Gli effetti negativi si ripercuoteranno anche sui giovani imprenditori che si sono dedicati alla zootecnica nei territori di queste aree rurali;

il 15 maggio 2023 le aziende sono chiamate a inoltrare le consuete istanze ad Agea con le nuove osservazioni (circolare AGEA.25772.2023 del 6 aprile 2023);

per sapere se non ritengano opportuno attivarsi tempestivamente, per quanto di competenza, con la presentazione, nelle sedi opportune, di idonei correttivi a salvaguardia delle realtà siciliane ed in particolar modo di tutte le aree interne a vocazione agricola che verranno maggiormente penalizzate come le zone dei Peloritani e quelle dei Nebrodi.»

(L'interrogante chiede risposta scritta con urgenza)

GRASSO

Le interrogazioni saranno inviate al Governo.

Annunzio di interpellanze

N. 30 - Chiarimenti sugli intendimenti del Governo in merito agli aiuti alle imprese turistiche.

«Al Presidente della Regione, all'Assessore per il turismo, lo sport e lo spettacolo e all'Assessore per le attività produttive, premesso che:

il settore turistico è riconosciuto come strategico e trainante per l'economia regionale;

l'art. 77 della legge regionale n. 9 del 15/04/2021 ha stabilito che 'dall'1 luglio 2021, le competenze relative agli aiuti alle imprese turistiche, le cui procedure di evidenza pubblica per la relativa concessione o le procedure negoziali non risultino avviate alla medesima data, transitano dall'Assessorato regionale delle attività produttive all'Assessorato regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo';

il Governo regionale, negli scorsi mesi, ha presentato il programma 'Competitività Sicilia' che prevede agevolazioni in forma di finanziamento agevolato e a fondo perduto, con una dotazione finanziaria di 71 milioni di euro a valere sul Fondo di sviluppo e coesione 2021/2027, a cui si sommano altri 34 milioni di risorse provenienti dal Programma operativo complementare 2014/2020;

il programma 'Competitività Sicilia' prevede interventi per la crescita e lo sviluppo, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema imprenditoriale siciliano, favorire lo sviluppo di poli di specializzazione e il riposizionamento di settori produttivi tradizionali, sostenere l'innovazione e la creazione di startup e nuova imprenditorialità da parte di giovani di età compresa tra i 18 e i 40 anni;

le misure in cui si articola il progetto 'Competitività Sicilia' sono riconducibili a quattro principali assi di intervento:

a) 'Fare Impresa', con una dotazione di 26 milioni, è rivolto ai giovani tra i 18 e i 40 anni che intendono avviare nuove attività imprenditoriali o che le abbiano avviate da non oltre 36 mesi; prevede la concessione di agevolazioni a fondo perduto fino al 90% su investimenti massimi di 300 mila euro;

b) 'Ripresa Sicilia', con risorse pari a 36 milioni, è rivolto alle piccole e medie imprese ed è finalizzato alla realizzazione di investimenti che favoriscano l'innovazione, il trasferimento tecnologico e la riconversione di siti produttivi; sono previste agevolazioni, tra finanziamento a tasso zero e a fondo perduto, sino al 75% dell'investimento per programmi di spesa tra i 500 mila euro e i 5 milioni;

c) 'Conessioni - Luoghi per l'innovazione', per complessivi 2 milioni, è destinato alle piccole e medie imprese per iniziative che riguardino attività innovative, la realizzazione e lo sviluppo di luoghi di innovazione, startup e fab lab, con contributi a fondo perduto del 50% sulle spese ammissibili, per investimenti tra i 100mila e gli 800mila euro;

d) 'Cluster Sicilia' che dispone di 38,6 milioni di euro, è già stato avviato la scorsa estate ed è in fase di attuazione: è rivolto al potenziamento dei siti produttivi e allo sviluppo di poli di specializzazione e di processi di aggregazione tra imprese e prevede un contributo a fondo perduto fino al 90% dei costi ammissibili per investimenti compresi tra 200 mila euro e 1,8 milioni;

l'intero programma 'Competitività Sicilia' espressamente esclude tutte le imprese del settore turistico, non solo quelle ricettive, ma l'intero comparto;

il nuovo Programma regionale Fesr Sicilia 2021-2027, approvato dalla Commissione Europea lo scorso 09/12/2022, con una dotazione finanziaria complessiva è di 5,86 miliardi di euro, di cui 4,10 miliardi provenienti dai fondi Ue e 1,76 miliardi cofinanziati dall'Italia con risorse nazionali e regionali, prevede diverse misure di sostegno alle imprese, con particolare riguardo a progetti di

sviluppo sostenibile delle imprese, a investimenti nella transizione verde, nella ricerca e nella digitalizzazione delle imprese, nonché attraverso interventi per l'internazionalizzazione e l'accesso al credito delle piccole e medie imprese e per la riduzione dei consumi energetici;

tuttavia nel PR FESR Sicilia 2021-2027 non vi è una esplicita previsione di misure di sostegno direttamente indirizzate al sostegno delle imprese della filiera turistica e volte alla sua competitività;

ritenuto che il settore turistico debba essere destinatario tanto di misure di sostegno alle imprese dedicate, quanto della possibilità di concorrere alle agevolazioni destinate alla generalità delle imprese;

per conoscere:

quali siano le ragioni dell'esclusione delle imprese del comparto turistico dalle misure in cui si articola il progetto 'Competitività Sicilia';

se sia avvenuto il 'passaggio di consegne' tra Dipartimento regionale delle attività produttive e Dipartimento regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo, in attuazione dell'art. 77 della legge regionale n. 9 del 15/04/2021;

se il Dipartimento regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo intenda limitare la funzione di sostegno alle imprese turistiche alla realizzazione di progetti di promozione dell'export destinati a imprese del settore turistico e loro forme aggregate individuate su base territoriale, o più in generale ad attività promozionali, ovvero preveda l'attuazione di specifiche misure volte alla agevolazione di investimenti o al miglioramento dell'offerta e della competitività;

quali siano le ragioni per cui il PR FESR Sicilia 2021-2027 non contiene una esplicita previsione di misure di sostegno direttamente indirizzate alle imprese della filiera turistica e volte alla sua competitività;

se verrà garantito l'accesso delle imprese del comparto turistico alle misure di agevolazione rivolte alle imprese a valere sul PR FESR Sicilia 2021-2027;

quali iniziative e misure il Governo intenda attuare per migliorare la competitività del sistema turistico regionale attraverso forme dirette di sostegno alle imprese turistiche per la realizzazione di programmi di investimento.»

(Gli interpellanti chiedono lo svolgimento con urgenza)

DE LEO - DE LUCA C. - LA VARDERA - GERACI
BALSAMO - VASTA - LOMBARDO - SCIOTTO

N. 31 - Iniziative urgenti per garantire la continuità delle forniture dei presidi sanitari salvavita ai pazienti dell'ASP di Siracusa affetti da diabete mellito di tipo 1.

«Al Presidente della Regione e all'Assessore per la salute, premesso che:

il diabete Mellito di tipo 1 è una malattia autoimmune incurabile che colpisce generalmente bambini in età pediatrica ed adolescenziale, che non permette un adeguato compenso metabolico in riferimento ai valori glicemici senza l'aiuto dei presidi medici salvavita come sensori e microinfusori;

il Piano nazionale della malattia diabetica, redatto da un'apposita commissione istituita presso il Ministero della Salute, riconosce l'autocontrollo come essenziale per la cura del diabete al fine di prevenire o rallentare l'insorgenza di complicanze o bloccarne la progressione;

dal medesimo documento si evince che i dispositivi per il controllo della glicemia siano parte integrante della terapia del diabete, soprattutto nell'età pediatrica, quando la malattia è caratterizzata da innata instabilità;

considerato che:

a seguito delle segnalazioni di diversi pazienti e associazioni, è emerso che nelle ASP siciliane, nella fattispecie in quella della ex provincia di Siracusa, si registrano ritardi consistenti nella fornitura dei presidi sanitari essenziali per i pazienti affetti da diabete mellito;

per facilitare il raggiungimento degli obiettivi glicemici e ridurre il rischio di complicanze, è essenziale che la persona con diabete abbia sempre a disposizione i diversi presidi ritenuti indispensabili per la gestione della patologia e devono essere forniti in quantità adeguata alla situazione clinica, evitando limitazioni non giustificate che potrebbero costituire un impedimento all'efficacia della cura;

le temute complicanze del diabete possono essere estremamente invalidanti e compromettere la funzionalità di organi essenziali come il cuore, i reni o gli occhi;

per conoscere:

se siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare affinché sia fatta luce sulle gravi inadempienze e ritardi relativi alle forniture dei presidi sanitari per i pazienti diabetici da parte dell'ASP di Siracusa, per ristabilire la qualità e continuità dell'assistenza sanitaria e scongiurare gravi conseguenze;

quali iniziative concrete intendano porre in essere al fine di espletare un attento monitoraggio dell'assistenza sanitaria erogata ai pazienti diabetici, con l'obiettivo di migliorare la loro qualità di vita in termini di salute fisica e di benessere emotivo.»

LA VARDERA - DE LUCA C. - GERACI
BALSAMO - VASTA - DE LEO
LOMBARDO - SCIOTTO

Trascorsi tre giorni dall'odierno annuncio senza che il Governo abbia fatto alcuna dichiarazione, le interpellanze si intendono accettate e saranno iscritte all'ordine del giorno per essere svolte al proprio turno.

Annuncio di mozioni

N. 65 - Nomina di una Commissione parlamentare speciale di indagine e studio relativamente al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

«L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che:

il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) è il programma con cui gestire i fondi del Next generation Eu, cioè lo strumento di ripresa e rilancio economico introdotto dall'Unione europea per risanare le perdite causate dalla pandemia;

il quadro normativo europeo che regola la redazione dei PNRR, la loro attuazione e l'invio di risorse è definito dal regolamento Ue 2021/241. Alcuni dei principali passaggi di questo atto comprendono:

a) l'obbligo per i paesi beneficiari di investire almeno il 37% delle risorse ricevute in misure per l'ambiente e il clima e il 20% per la transizione digitale;

b) il vincolo degli stati con le istituzioni Ue, al completamento di scadenze e misure nei termini previsti, pena la mancata erogazione dei fondi. Un processo di verifica che è in capo alla commissione europea;

c) la possibilità per i paesi di modificare il piano, in qualsiasi momento della sua attuazione, rispettando precise condizioni che saranno valutate sempre dalla commissione;

oltre al regolamento europeo, lo Stato italiano ha adottato una propria governance del PNRR. Il quadro inizialmente introdotto dal governo Draghi con il decreto legge n. 77 del 2021 è stato poi integrato dall'esecutivo a guida Meloni. Con il decreto-legge n. 173 del 2022 è stata introdotta la figura di ministro del incaricato del PNRR, ruolo attualmente ricoperto da Raffaele Fitto, che ha anche le deleghe per gli affari europei, il Sud e le politiche di coesione;

il PNRR italiano ha una struttura articolata. Prevede sei missioni, organizzate in componenti, ognuna delle quali comprende una serie di misure, che possono essere riforme normative o investimenti economici. Dalla transizione ecologica a quella digitale, dalla sanità alla scuola, dai trasporti alla giustizia: le materie in agenda sono diverse e numerose. Si tratta complessivamente di 358 misure e submisure, di cui 66 riforme e 292 investimenti. Ciascuna di queste ha diverse scadenze da rispettare, a cadenza trimestrale, lungo uno o più anni dal 2021 al 2026;

le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sono destinate per il 39% al Sud, per il 30% al Nord e per il 15% al Centro. Le restanti sono in parte senza una attribuzione territoriale specifica (2%) e in parte destinate a più regioni (11%) o tutte le regioni (2%);

il totale delle risorse finora assegnate ammonta a 72,84 miliardi di euro, di cui 7 miliardi e 130 milioni sono per la Sicilia;

CONSIDERATO che:

la Sicilia ha una difficoltà storica a spendere i fondi extraregionali e che è fondamentale non perdere le risorse del PNRR, per non aumentare il divario Sud-Nord;

dalla corretta spesa di questi fondi dipende il futuro dell'Isola e il suo rilancio economico;

in diversi ambiti, la Sicilia non ha raggiunto gli obiettivi prefissati;

occorre scongiurare l'eventualità che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza diventi un'opportunità sprecata per la Sicilia,

IMPEGNA IL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA
REGIONALE SICILIANA

a nominare una Commissione parlamentare speciale di indagine e studio relativamente al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Compito della Commissione sarà quello di monitorare l'avanzamento dei lavori relativi all'attuazione dei fondi del PNRR destinati alla Sicilia.»

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

N. 66 - Iniziative per la valorizzazione logistica ed industriale del territorio di Termini Imerese (PA).

«L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

CONSIDERATO che:

il territorio di Termini Imerese (PA) è uno dei luoghi cruciali per lo sviluppo dell'intera regione, in ragione delle funzioni strategiche che esso svolge: per quanto riguarda i servizi (tribunale, distretto sanitario, ospedale, Agenzia delle Entrate, sede Inps, etc) per rappresentare uno snodo per la logistica e i trasporti stradali e ferroviari: per l'esistenza di un porto classificato 'core' nella rete TEN-T della UE, per un'area destinata a ricevere una piattaforma intermodale; per l'esistenza di una vasta area industriale e sia per le sue emergenze turistico culturali: dal (Parco Archeologico di Himera al compendio di Floriopoli, dal Carnevale più antico di Sicilia alle Terme);

l'importanza del territorio è testimoniata non solo dalla storia, ma anche dal fatto che sono in corso investimenti pubblici e di aziende pubbliche - tra questi: Adsp del mare di Sicilia Occidentale, RFI, Terna, Snam - per circa 1.5 miliardi di euro destinati a migliorare notevolmente l'attrezzatura del territorio;

l'area industriale di Termini Imerese si estende, nelle sue tre fasi, per circa 4.7 milioni di metri quadri ed ospita, tra l'altro, l'unica centrale termoelettrica di grande dimensione che l'Enel ha in Sicilia, mentre dovrebbe ospitare, altresì, una piattaforma intermodale per la logistica a valore. Essa è stata dichiarata area di crisi complessa e risulta inserita nella Zes Sicilia Occidentale;

dopo la chiusura nel 2011 degli stabilimenti della Fiat auto e delle numerose aziende dell'indotto, con la perdita di almeno 2.500 posti di lavoro, l'area industriale è andata in crisi e con essa anche la città e il suo comprensorio con pesanti ricadute di tipo economico e di tipo sociale. A nulla è valso l'insediamento forzoso della Blutec spa, azienda che in realtà ha dato lavoro e per poco tempo ad un centinaio di maestranze, consentendo tuttavia che venisse erogata la Cig straordinaria e poi in deroga ai lavoratori il cui numero oggi è di circa 580 diretti e 200 dell'indotto;

le vicende giudiziarie che hanno travolto i vertici della Blutec, oggi in amministrazione straordinaria, hanno generato anche un vuoto di prospettive al punto che l'ultimo accordo di programma per il rilancio dell'area, scaduto cinque anni fa è stato riproposto e sottoscritto il 4 aprile 2023, mentre sono caduti nel vuoto i tentativi degli amministratori giudiziari di trovare a mezzo bandi pubblici aziende seriamente intenzionate a rilevare i tre stabilimenti ancora di proprietà Blutec e a insediare nuove attività produttive;

non va dimenticato che oggi, oltre agli amministratori straordinari e al Ministero delle imprese e del made in Italy, c'è un altro soggetto protagonista della vicenda: il Tribunale di Torino con la sua sezione fallimentare. A tal proposito, non è del tutto chiaro perché, pur essendo le risorse (oltre 21 milioni di euro) trasferite alla Blutec di competenza regionale, quale creditore risulti Invitalia che ha soltanto materialmente erogato le somme e non la stessa Regione, con un possibile pregiudizio delle sue ragioni;

l'assenza di una chiara visione strategica sul futuro della zona industriale e le sue peculiarità produttive da parte dei governi nazionali e regionali, nonostante le indicazioni provenienti dal territorio e dalla stessa storia dell'area fossero indirizzate verso una smart zone caratterizzata dalla transizione energetica ed ecologica, dalla ricerca, dal trasferimento tecnologico con il supporto delle Università e dei centri di ricerca siciliani nonché la strutturale impossibilità dell'Irsap di governo dell'area industriale, hanno fatto sì che la zona industriale di Termini Imerese degradasse progressivamente e, in un quadro di grande confusione e approssimazione, si riempisse delle attività più disparate, prevalentemente di tipo commerciale e comunque a basso contenuto di innovazione quali: supermarket di vario genere, depositi di merci, imbarcaderi;

nonostante il perdurare della crisi Blutec in a.s. , pur in mancanza di un accordo di programma attivo, e pur essendo priva di attrezzature e supporti adeguati, tuttavia l'area industriale ha manifestato una buona resilienza e capacità di attrazione, al punto che oggi vi sono insediate circa una sessantina di imprese con oltre duemila addetti, tra le quali primarie aziende in ambito internazionale e che iniziasse la propria attività il Polo Meccatronica Valley, composto da numerose start-up regionali e nazionali e imprese già avviate, il quale ha sottoscritto con Invitalia una convenzione per la gestione del complesso destinato ad incubatore di imprese che Invitalia ha realizzato alcuni anni fa e rimasto a lungo chiuso e inattivo;

paradossale risulta poi la situazione se rapportata alle numerose aziende che hanno chiesto e chiedono di potersi insediare ma che devono rinunciare in assenza di aree e/o capannoni liberi. Oltre 40 ettari, infatti, sono bloccati dal contenzioso Blutec in a.s.; circa 30 ettari sono vincolati da molti decenni alla realizzazione della piattaforma intermodale; numerosi lotti e capannoni già assegnati sono abbandonati e in disuso ma, per un motivo o per un altro, non vengono riassegnati;

oltre alla assenza, ingiustificata per come si è detto, di aree e capannoni, l'area industriale ha sofferto e soffre di problemi annosi e pregiudizievoli che, se non affrontati e risolti, costituiranno un forte ostacolo ad un possibile sviluppo industriale sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale;

manca un centro servizi per le imprese, dal momento che quello realizzato nella parte terminale della prima fase è stato chiuso da tempo e oggi risulta in parte occupato da alcune aziende, in parte abbandonato;

nell'area insistono siti inquinati che dovrebbero essere bonificati;

non c'è un depuratore consortile, visto che per quello avviato nel 2006 e finanziato per ultimo con i fondi strutturali europei, lo stato di realizzazione equivale a circa la metà, ed è fermo ormai da alcuni anni;

le condizioni della viabilità nell'area, se si esclude l'asse principale di scorrimento - riasfaltato per il transito del Giro di Sicilia - è fonte di gravi e continue preoccupazioni per gli operatori dell'area sia per lo stato della pavimentazione che per l'assenza di impianto efficiente di illuminazione. Ciò come

conseguenza anche della improvvida scelta che è stata fatta con l'articolo 10 della legge regionale n. 10 del 2018 che ha consentito il trasferimento ai Comuni delle sedi viarie ad uso pubblico con le relative pertinenze e sottoreti, senza la predisposizione di adeguate risorse per l'esercizio delle nuove funzioni, in violazione dei principi sanciti ripetutamente dalla Corte Costituzionale. Ciò ha comportato che il comune di Termini Imerese si è dovuto accollare strade che superano per estensione tutte le strade in precedenza di competenza comunale, più le sottoreti, più le pertinenze, più gli impianti di illuminazione, con la conseguenza che, perdurando l'assenza di interventi di sostegno finanziario da parte del governo regionale, il Comune non può gestirle e mantenerle e le stesse sono destinate in breve tempo ad andare in malora con le inevitabili pesantissime conseguenze per la funzionalità dell'area;

nell'ambito delle iniziative intraprese per affrontare la gravissima crisi occupazionale e sociale provocata dalla chiusura della Fiat di Termini Imerese, l'Assemblea Regionale Siciliana, con l'articolo 111 della l.r. n. 11 del 2010 ha autorizzato il Governo regionale a stipulare un mutuo di 150 milioni di euro per finanziare interventi infrastrutturali nel comprensorio, a seguito del quale è stato promosso un Accordo di programma quadro tra la Regione e altri sette enti, tra cui il comune di Termini Imerese, che prevedeva la realizzazione di 16 opere, per un totale di circa 150 milioni di euro, in gran parte strade e assi viari e i moli foranei del porto;

l'APQ ha avuto una vita travagliata, è stato aggiornato una prima volta nel 2013, prorogato nella sua validità per 24 mesi per le opere in corso di esecuzione, di nuovo aggiornato nel 2019 con validità fino al 15/10/2023, data entro la quale dovranno essere completate le opere, 'comprensive di collaudi e conclusione dei procedimenti amministrativi';

negli aggiornamenti che si sono succeduti sono stati rivisti sia i soggetti attuatori, sia il numero e la tipologia di opere da realizzare, sia l'importo complessivo dell'Apq che oggi figura per circa 143 milioni di euro. Delle opere previste alcune sono ancora in corso, come i moli foranei del porto di Termini Imerese, ma altre non sono state ancora avviate e tra queste: la viabilità che collega la prima e la seconda fase affidata alla Sis, la viabilità che collega il porto di Termini Imerese con la ss 113, il completamento dell'asse di scorrimento del porto anche esso affidato alla Sis, la rete a fibra ottica affidata all'Irsap, con la conseguenza che gli importi originari delle risorse necessarie, che già in passato hanno dovuto essere adeguati, risultano oggi insufficienti a causa degli incrementi dei prezzi;

l'incubatore di imprese affidato per la gestione da Invitalia a Polo Meccatronica Valley risulta ancora inattivo e senza startup insediate, dal momento che Invitalia non ha provveduto ad adeguare gli edifici che dovrebbero ospitarle, creando un notevole disservizio e frustrando le prospettive di numerose giovani aziende;

paradossale e per alcuni versi incredibile è la situazione che riguarda la stazione di Fiumetorto, che è la stazione di riferimento della zona industriale, ma è anche un importantissimo nodo ferroviario che risulta essere in Sicilia la terza stazione per volumi di traffico. Fiumetorto è la stazione di smistamento per la piattaforma intermodale che dovrebbe essere realizzata a poche centinaia di metri di distanza, ma tra le due realtà non c'è un collegamento stradale, così come Fiumetorto resta di difficilissimo accesso, soprattutto per i mezzi pesanti e gli autobus, dal momento che il collegamento a monte con la ss 113 si svolge oggi su una stradella interpodereale, mentre il collegamento a valle con la zona industriale deve attraversare un sottopasso ferroviario strettissimo e in passato più volte soggetto ad allagamento. Nonostante ciò, nel progetto presentato da RFI, per il raddoppio della tratta Fiumetorto-Lercara Friddi della direttrice Palermo/Catania/Messina, non è previsto alcun adeguamento della viabilità di accesso alla stazione, pure richiesto dalla Amministrazione comunale di Termini Imerese,

mentre sono previsti numerosi interventi consistenti in viadotti per eliminare alcuni passaggi a livello, la demolizione della storica stazione di Cerda (che ricade in territorio di Termini Imerese) e la sua integrale ricostruzione, tutto nel raggio di 500 metri, mentre pochi chilometri più avanti verrà realizzata una nuova stazione denominata Valle del Torto a servizio degli abitati di Sciara, Aliminusa, Montemaggiore e Cerda;

la piattaforma intermodale di cui più volte si è trattato nel presente atto, si è trasformata in una chimera. Prevista e progettata per la prima volta all'inizio degli anni '80, per ultimo affidata per la sua realizzazione alla Sis, più volte finanziata e de-finanziata, arrivata alcuni anni fa alla soglia della aggiudicazione dell'appalto, oggi è del tutto ferma, nonostante le affermazioni che sul finire della scorsa legislatura aveva pronunciato l'Assessore per le infrastrutture pro tempore che riferiva di uno studio commissionato a Unipa che confermava la validità dell'opera, nonché della volontà del governo regionale di volere rivedere le modalità di assegnazione dell'appalto. Risulta ancora più assurda la mancata realizzazione della piattaforma logistica se rapportata alle scelte operate dall'Adsp del mare di Sicilia Occidentale che nel suo Dpss, approvato anche dal governo regionale, ha previsto lo spostamento del terminal container dal porto di Palermo a quello di Termini Imerese proprio in funzione della esistenza della piattaforma intermodale;

l'area industriale si presenta oggi con un accentuato degrado fisico che impatta gravemente sul territorio e sull'ambiente, con scarsa vivibilità, con carenza di servizi anche essenziali, senza alcun servizio innovativo, mentre potrebbe ricevere un notevole impulso se per la stessa venissero adottati i parametri e le misure previsti per le aree Apea o Appea dal decreto legislativo n. 112 del 1998 che tuttavia la Regione Siciliana non ha mai recepito con proprie disposizioni;

CONSIDERATO che:

il 4 aprile scorso a Roma è stato sottoscritto un altro Accordo di programma quadro tra il Ministero delle imprese e del made in Italy, la Regione siciliana, il Comune di Termini Imerese, l'Anpal e con intervento di Invitalia, per il sostegno alla ripresa delle attività produttive nell'area industriale di crisi complessa di Termini Imerese. Nell'accordo è stata prevista una dotazione finanziaria di 105 milioni di euro, parte a carico dello Stato parte della Regione, ma 30 milioni dei fondi regionali sono direttamente destinati ai lavoratori, cosicché le somme a disposizione sono molto inferiori a quelle stanziare nei precedenti Apq;

non ha trovato ancora attuazione la previsione dell'art. 14, comma 39, della l.r. n. 13 del 2022 '1. Nell'ambito della Zes Sicilia Occidentale, nello specifico per l'area industriale complessa di Termini Imerese, al fine di evitare il protrarsi degli impatti socio-economici della crisi industriale dell'area, sono autorizzate, a favore dei lavoratori Blutec spa, misure per il contrasto alla povertà e dell'esclusione sociale nonché misure dipolitica attiva del lavoro per il reinserimento occupazionale e per l'autoimprenditorialità...';

gli amministratori straordinari della Blutec in a.s., ma anche il Ministro delle imprese e del made in Italy, hanno più volte annunciato l'emissione di un nuovo bando che, così come previsto nel programma presentato dagli stessi e approvato dal Ministero nel 2021, dovrebbe servire prioritariamente ad individuare soggetti disposti a rilevare l'intero complesso industriale e a garantire l'assorbimento dell'intera forza lavoro;

va chiarito quale deve essere il ruolo della Zes Sicilia Occidentale, istituita con grave ritardo e i cui vertici sono arrivati con ancora più ritardo, che dovrebbe essere il centro propulsore e organizzatore

dello sviluppo delle aree portuali, retroportuali e industriali, ma che fin qui ha mostrato una attività molto bassa avendo autorizzato solo tre pratiche e avendo realizzato ben poco di quanto previsto dal suo stesso piano strategico. Ne sono un esempio i finanziamenti ottenuti a valere sul Pnrr, missione 5 inclusione e coesione, componente 3 interventi per le Zes, che sono tutti e tre relativi ai porti di Trapani e Termini Imerese come richiesti dall'ADSP, mentre non figura alcun finanziamento per le aree industriali;

bisogna evitare di ripetere gli errori strategici compiuti nel passato, là dove tutta l'attenzione si è concentrata sulla reindustrializzazione dei siti ex Fiat ed ex Blutec e sul reimpiego dei lavoratori un tempo occupati, trascurando del tutto la parte prevalente dell'area industriale e le sue connessioni;

l'accordo di programma quadro appena stipulato non riguarda soltanto i siti della Blutec in a.s.;

occorre superare le strozzature, le deficienze, i ritardi che hanno fin qui impedito all'area di concretizzare il suo potenziale di sviluppo a beneficio dell'intera Regione,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE

a intervenire con urgenza e determinazione per risolvere le criticità segnalate in premessa;

a stabilire una sede di concertazione con tutti i soggetti istituzionali che hanno competenza sull'area industriale;

ad istituire una struttura con caratteristiche interdipartimentali che sia in grado di svolgere la funzione di coordinamento e di centro propulsivo delle attività necessarie;

ad istituire un tavolo di confronto permanente con i soggetti sociali;

ad attivarsi presso RFI affinché vengano realizzati collegamenti stradali efficienti per la stazione di Fiumetorto;

a rivedere la normativa sul trasferimento della viabilità delle aree industriali, prevedendo trasferimenti stabili di risorse ai comuni interessati;

a recepire nell'ordinamento regionale le disposizioni del decreto legislativo n. 112 del 1998 sulla istituzione di aree produttive ecologicamente e paesaggisticamente attrezzate;

a riferire entro sei mesi all'Assemblea Regionale Siciliana sugli esiti dell'attività svolta e a fornire periodicamente una relazione sullo stato di avanzamento delle iniziative.»

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

N. 67 - Iniziative urgenti per intitolare il Liceo scientifico Santi Savarino di Partinico (PA) a Peppino e Felicia Impastato.

«L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che:

si apprende con stupore della polemica scoppiata in questi giorni nel comune di Partinico (Pa), dove il Sindaco e il Consiglio comunale si oppongono alla decisione di cambiare nome al liceo scientifico Santi Savarino e dedicarlo a Peppino Impastato, giornalista e scrittore, che dedicò la sua vita a denunciare i delitti e gli affari dei mafiosi del territorio intorno a Palermo fino all'estremo sacrificio; fu ucciso barbaramente per mano della stessa mafia nel 1978;

il Consiglio comunale di Partinico è stato sciolto per infiltrazioni mafiose nel 2020. I commissari prefettizi che reggevano l'amministrazione comunale in quel periodo accolsero, l'anno scorso, la proposta del consiglio d'istituto di cambiare il nome al liceo scientifico in 'Peppino Impastato e Felicia Bartolotta', la sua coraggiosa mamma;

adesso, il nuovo consiglio comunale ha deciso di rimettere mano alla decisione dei commissari, mettendo in calendario la mozione di un consigliere di maggioranza che chiede di discutere riguardo l'intitolazione;

RITENUTO che se il consiglio comunale di Partinico impugnerà la decisione dei commissari e sceglierà di mantenere l'intitolazione a Santi Savarino sarà davvero un terribile segnale, tanto più che la decisione di dedicare il liceo a Peppino Impastato e alla sua mamma era partita proprio dagli studenti della scuola,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE
e per esso
L'ASSESSORE PER L'ISTRUZIONE E LA FORMAZIONE
PROFESSIONALE

ad adoperarsi urgentemente affinché il Liceo scientifico Santi Savarino di Partinico venga intitolato a Peppino e Felicia Impastato, poiché proprio nel 45° anno del barbaro omicidio rappresenterebbe un forte segnale di vittoria della legalità, della quale questa scuola è stata negli anni una bandiera per le sue iniziative e i suoi progetti, in un territorio tanto esposto alle infiltrazioni mafiose.»

LA VARDERA - DE LUCA C. - GERACI - BALSAMO
VASTA - DE LEO - LOMBARDO G. - SCIOTTO

N. 68 - Iniziative ai fini della definizione dei criteri per il contingente organico dei dirigenti scolastici ai sensi dei commi 557-559 dell'articolo 1 della legge n. 197 del 2022.

«L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che:

i commi 557-559 dell'articolo 1 della legge n. 197 del 2022 delineano una nuova disciplina relativa alla determinazione del contingente organico dei dirigenti scolastici e dei DGSA incidendo profondamente nel dimensionamento scolastico;

in particolare, il comma 557 interviene a modificare l'art. 19 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98 (conv. dalla legge 15 luglio 2012, n. 111) con l'introduzione dei commi 5 quater e 5 quinquies;

il comma 5 quater stabilisce che, al fine di attuare la riorganizzazione del sistema scolastico prevista dal PNRR, a partire dall'anno scolastico 2024/2025, i criteri per la definizione del contingente organico

sono individuati su base triennale con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto col Ministro dell'economia, previo accordo in sede di Conferenza unificata, entro il 31 maggio dell'anno precedente all'anno scolastico di riferimento;

la definizione di tali criteri deve tenere in considerazione il parametro della popolazione scolastica indicato per la riforma 1. 3 prevista dalla missione 4, componente 1 del PNRR, nonché della necessità di salvaguardare le specificità delle istituzioni scolastiche situate nei comuni montani, nelle piccole isole e nelle aree geografiche caratterizzate da specificità linguistiche;

ai fini del raggiungimento dell'accordo, entro il 15 aprile il Ministero inoltra alla conferenza unificata lo schema di decreto; le regioni provvedono al dimensionamento scolastico, entro i limiti del contingente annuale assegnato, sulla base dei criteri definiti dal decreto entro il 30 novembre di ogni anno;

qualora il termine del 31 maggio decorra inutilmente, sarà il Ministro dell'istruzione a definire il contingente dei dirigenti scolastici e del DGSA secondo un coefficiente non inferiore a 900 e non superiore a 1000, tenuto conto del numero degli iscritti su base regionale negli istituti statali e dell'organico di diritto;

il coefficiente è integrato dal parametro della densità degli abitanti per kmq salvaguardando, al contempo, le specificità degli istituti situati in territori montani, nelle piccole isole e nelle comunità con specificità linguistiche e da un parametro perequativo che garantisca, nell'anno scolastico 2024/2025, lo stesso numero di istituzioni scolastiche calcolato sul parametro vigente, che prevede 600 alunni ridotto a 400 nelle comunità montane, piccole isole o comunità con specificità linguistiche, purché 'entro i limiti del contingente nazionale individuato' sulla base del coefficiente non inferiore a 900 e non superiore a 1000;

la riduzione delle istituzioni scolastiche deve avvenire gradualmente grazie all'applicazione, nei 7 anni successivi, di un correttivo non superiore al 2 per cento;

in sede di prima applicazione, per l'anno scolastico 2023/2024, rimangono le regole già fissate dalla legge n. 178 del 2020, che prevede l'autonomia scolastica agli istituti con un numero di alunni non inferiore a 500 unità, ridotto a 300 nei comuni montani, nelle piccole isole e nelle aree a specificità linguistica;

i risparmi che si conseguiranno con la nuova disciplina confluiscono in un fondo istituito presso il Ministero e possono essere destinati ad incrementare il Fondo per il funzionamento delle istituzioni scolastiche, il fondo unico nazionale per la dirigenza scolastica, il fondo integrativo di istituto, anche con riferimento alle indennità destinate ai direttori dei servizi generali e amministrativi, nonché al pagamento delle supplenze;

CONSIDERATO che:

le nuove norme sul dimensionamento scolastico avranno pesanti ricadute nel territorio della Regione;

l'obiettivo primario da raggiungere sembra essere, ancora una volta, la riduzione dei costi tramite la riduzione delle autonomie scolastiche e non, come chiesto dal PNRR, un miglioramento della qualità dell'insegnamento;

i parametri dettati dal nuovo comma 5-quinquies sono diretti a ridurre il personale dirigenziale e il personale amministrativo collegato, e dunque inevitabilmente a ridurre il numero di plessi scolastici dotati di autonomia;

l'applicazione dei nuovi parametri comporterà, a partire dall'anno scolastico 2025/2026, l'accorpamento nella nostra regione di oltre 100 istituti sugli attuali 812, mentre la contrazione del contingente organico dei dirigenti e dei DGSA porta con sé anche una riduzione del personale ATA: si calcola una media di 8-10 unità per ogni istituto;

è impensabile che questi numeri abbiano impatto neutro in territori già depauperati da anni di crisi economica e spopolamento; è di tutta evidenza che, ad esempio nelle aree interne, si creeranno le condizioni per acuire tutte le attuali criticità;

d'altronde, non è nemmeno chiaro come si possano 'salvaguardare le specificità delle istituzioni scolastiche situate nei comuni montani, nelle piccole isole e nelle aree geografiche caratterizzate da specificità linguistiche' rispettando nello stesso tempo i coefficienti rigidi stabiliti dalla disposizione, anche in considerazione del fatto che la norma non ha un carattere transitorio, ma stabile e duraturo e la Regione non potrà mai disporre un aumento del contingente di dirigenti, anche qualora vi siano oggettive esigenze che lo richiederebbero;

tra le specificità da salvaguardare non rientrano le aree interne né si fa riferimento a quei contesti urbani a particolare disagio socioeconomico nei quali si registrano altissimi tassi di dispersione scolastica;

le nuove norme delineano un percorso che richiede la partecipazione della Regione secondo una precisa tempistica;

lo schema di decreto, infatti, è trasmesso alla conferenza unificata entro il 15 aprile ai fini del raggiungimento dell'accordo, mentre entro il 31 maggio dell'anno solare precedente l'anno scolastico di riferimento il decreto dovrà essere approvato; la Regione, sulla base dei parametri individuati dal decreto, entro il 30 novembre di ogni anno provvede autonomamente al dimensionamento della rete scolastica, sempre nei limiti del contingente annuale individuato dal medesimo decreto;

qualora, entro il 31 maggio, l'accordo non si perfezionasse si passerebbe alla semplice competenza ministeriale, sostanzialmente estromettendo le Regioni dalla concertazione in ordine alla fissazione dei criteri per la determinazione del contingente dei dirigenti e al riparto di tale contingente tra le Regioni;

in definitiva, si consente allo Stato di provvedere unilateralmente, in violazione del principio di leale cooperazione e delle competenze amministrative delle Regioni in materia di istruzione; non è un caso che innanzi alla Corte costituzionale pendano diversi giudizi promossi dalle Regioni che hanno impugnato la citata normativa;

il punto 1.3 della missione 4 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, relativo alla 'Riforma dell'organizzazione del sistema scolastico', non contempla interventi di riduzione della spesa per il personale e quindi di riduzione del numero delle strutture, ma prefigura riforme che dovrebbero andare in direzione esattamente opposta, cioè quella di investire risorse per il miglioramento dell'organizzazione scolastica.

Pertanto, le norme in questione non sono affatto funzionali al PNRR, ma anzi ne eludono lo specifico obiettivo che prevede un potenziamento e non un indebolimento della rete scolastica;

appare fondamentale che, entro le scadenze temporali fissate dalla norma statale, e pertanto entro il 31 maggio 2023, la Regione siciliana metta in campo una proposta da offrire alla Conferenza unificata che consenta di limitare i danni per la rete scolastica regionale,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE

ad adottare ogni iniziativa utile affinché, in sede di Conferenza Unificata convocata ai fini del raggiungimento dell'accordo sullo schema di decreto ai sensi dei commi 5 quater e 5 quinquies, dell'art. 19 del d.l. n. 98 del 2011 e s.m.i. nella definizione dei criteri per il contingente organico dei dirigenti scolastici e dei DGSA si tenga conto anche delle specificità dei Comuni situati nelle aree interne nonché delle istituzioni scolastiche inserite in contesti urbani nei quali le particolari condizioni socio-economiche determinano una forte propensione all'abbandono scolastico.»

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

N. 69 - Iniziative presso il Governo nazionale al fine di realizzare in Sicilia collegamenti ferroviari ad alta velocità.

«L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che:

il gruppo FS-Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha di recente annunziato il reperimento di nuove risorse finanziarie, pari a 3,4 miliardi di euro, da destinare al completamento delle opere per il raddoppio ed il potenziamento della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo;

tale traguardo è stato da più parti salutato come la svolta che consentirà di dotare la Sicilia di infrastrutture ferroviarie efficienti con collegamenti ad alta velocità;

CONSIDERATO che:

il raddoppio della Palermo - Catania - Messina è senza dubbio un'opera strategica nell'ambito del corridoio di trasporto che unisce il nord con il sud Europa, il cosiddetto Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, parte integrante della Rete europea TEN-T;

l'opera ha iniziato il proprio lungo iter con la stipula nel 2013 del Contratto Istituzionale di Sviluppo per il quale l'investimento doveva servire al collegamento delle aree interne della Regione con le tre città metropolitane per garantire un'adeguata mobilità di passeggeri e merci, con risparmio di tempo e vantaggi significativi per la sicurezza generale dei trasporti; in particolare, l'opera ultimata avrebbe consentito una velocizzazione della linea e la conseguente riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo e Catania da 3 a 2 ore;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ha inserito l'opera tra le priorità della Missione 3 'Infrastrutture per una mobilità sostenibile' con l'obiettivo trasversale del superamento del divario Nord

-Sud senza, tuttavia, prevedere alcun aggiornamento del progetto, ed infatti si ribadisce che, al completamento dei lavori, 'si otterrà una riduzione del tempo di percorrenza di oltre 60 minuti sulla tratta Palermo Catania rispetto alle attuali 3 ore, e un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle tratte in raddoppio';

secondo gli standard normati dall'Unione Europea, l'alta velocità è relativa a linee appositamente costruite per velocità non inferiore a 250 km/h: la distanza Catania-Palermo è di circa 200 chilometri e prevedere 2 ore per percorrerla significa che il treno si muove con una velocità commerciale media di 100 km/h;

molto più modestamente, pertanto, si tratta di una mera velocizzazione della linea, operata con l'adeguamento del tracciato e il raddoppio dei binari, che mai raggiungerà le performance dell'alta velocità;

si è sancito in tal modo che la condizione di arretratezza del trasporto ferroviario che caratterizza l'Isola sarà perpetuato per altri 80- 100 anni, stante i tempi medi di rifacimento delle linee dalla costituzione dello Stato unitario;

per il 2023 è previsto l'avvio di tutti i cantieri per la realizzazione dei 6 lotti nei quali è suddivisa l'opera, e l'attivazione secondo il cronoprogramma dovrebbe avvenire per fasi tra il 2026 ed il 2029;

a quella data, pertanto, sarà in esercizio una linea ferroviaria che collegherà le due maggiori città siciliane, ciascuna delle quali conta un milione di abitanti circa, per coprire in due ore 200 chilometri alla velocità massima di 200 km/h, ma di fatto di 100 km/h, e non alla velocità di punta di 300 km orari che è lo standard, da oltre dieci anni, di gran parte dei collegamenti ad alta velocità nel Centro Nord del Paese;

a tal proposito, basti pensare che i 216 km tra Roma Termini e Napoli Afragola sono coperti oggi in soli 56 minuti consentendo un intenso traffico pendolare che mai sarà possibile nella tratta Palermo - Catania perché è impensabile che un lavoratore o uno studente possa impiegare 4 ore al giorno per il viaggio di andata e ritorno;

l'intero intervento sulla direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo non permetterà di operare una vera connessione del tessuto produttivo dei centri urbani tra loro e con le aree interne, fallendo platealmente anche nel tentativo di rendere il vettore ferroviario più competitivo rispetto alle altre modalità di trasporto;

per arrivare a tale modesto traguardo si saranno spesi ben 11,2 miliardi di euro per 223 km chilometri totali, con un costo medio di circa 50 milioni di euro per km; per la realizzazione di 48 km della tratta Brescia Est-Verona, della Milano - Venezia, con caratteristiche AV/AC sono state assegnate risorse per 2,5 miliardi di euro con un costo medio di 52 milioni per km;

ne deriva che il costo medio di costruzione delle linee ad alta velocità è di poco superiore rispetto al costo delle linee tradizionali, circa il 10% in più;

la revisione del progetto è tuttora possibile considerato che intere tratte, come la Caltanissetta - Lercara, sono ancora in corso di progettazione, e pertanto sarebbe possibile elevare gli standard del progetto; la Caltanissetta Lercara per 47 chilometri ed altre tratte saranno realizzate integralmente su

nuovo tracciato e quindi non si ravvisa alcun limite strutturale dato dalla necessità di salvare parti di tracciato preesistente;

il mantenimento dell'attuale progetto, che esclude l'alta velocità per le ferrovie in Sicilia, impatterà negativamente con la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, poiché l'attraversamento stabile ha un senso se inserito in un contesto di alta velocità, se davvero si intende abbattere i tempi di percorrenza nei collegamenti tra le città siciliane e il resto del Paese, e scoraggerà gli eventuali investitori internazionali per i quali sarà inspiegabile finanziare e realizzare una opera di altissima ingegneria come il Ponte per connettere una modesta ferrovia convenzionale realizzata con tecniche non più usate in Italia negli ultimi 50 anni e risuscitate dal passato;

è dimostrato che la realizzazione di linee ad alta velocità nei collegamenti tra grandi centri urbani, oltre a disincentivare il gommato con ingenti svantaggi in termini ambientali, costituisce un potente traino per l'economia con conseguente incremento del PIL; dalla letteratura scientifica emerge con chiarezza che, dove si realizza una vera AV, il PIL cresce di un 1% in più l'anno rispetto ai territori senza AV; rinunciare all'AV in Sicilia significa non solo fermare lo sviluppo della Sicilia, ma fare crescere ogni anno il divario con le regioni dotate di AV, come ampiamente provato dalla letteratura scientifica nazionale negli altri Paesi;

è dimostrato come in altri paesi con aree in ritardo di sviluppo, come la Spagna, proprio considerando il differenziale di crescita del PIL generato dalla realizzazione dell'Alta Velocità Ferroviaria, sia stato deciso di realizzarla proprio in quelle aree; la realizzazione di una linea ferroviaria convenzionale aggiunge quindi al danno di non aver realizzato le linee nel Sud tra le prime anche la beffa finale di non aver mai più, o almeno nei tempi storici, i benefici che l'alta velocità comporta;

è di dominio pubblico che il Veneto ha firmato un protocollo con il Ministero per realizzare il prototipo di treno ad altissima velocità 1000 km/h, è di dominio pubblico che in Lombardia si sta realizzando la seconda linea ad Alta Velocità (Milano-Brescia) vicina alla prima che collegherà i capoluoghi di provincia ad Est di Milano per proseguire con capoluoghi di provincia non città metropolitane del Veneto;

il progetto attuale che configura a tutti gli effetti una linea convenzionale risulta punitivo per le aree del centro della Sicilia dove sono previste stazioni ancor più lontane dai centri abitati di quelle della linea attuale, si veda il caso di Enna; è evidente che realizzando una linea convenzionale, questa debba avvicinarsi quanto più possibile ai centri urbani e non distaccarsi;

le scelte attuali rischiano di compromettere definitivamente le prospettive di sviluppo economico della Regione alla cui marginalità geografica si somma la carenza infrastrutturale che storicamente ne ha penalizzato tutte le potenzialità, rendendo difficilissimo per i cittadini e le imprese un equo accesso ai mercati di produzione e consumo;

vi è il grosso rischio che l'ingente investimento messo in campo per finanziare l'opera non realizzi i benefici sperati per avvicinare davvero la Sicilia all'Europa mentre si potrebbe, con un investimento di poco superiore, ripensare il progetto delle tratte non realizzate per dotare l'Isola di linee ferroviarie ad alta velocità,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE

a farsi promotore presso il Governo nazionale di ogni iniziativa utile alla revisione dell'attuale progetto di velocizzazione della linea ferroviaria Palermo - Catania - Messina per realizzare linee ferroviarie ad alta velocità secondo gli standard europei e a approfondire ogni sforzo per il conseguimento di tale obiettivo fondamentale per il futuro sviluppo socio-economico della Sicilia.»

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

N. 70 - Iniziative di sostegno alle donne afghane e iraniane per gli abusi subiti e i diritti negati.

JL'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che la cronaca internazionale sta restituendo un quadro sempre più allarmante della condizione delle donne in Iran e in Afghanistan, dove i regimi al potere stanno perpetuando gravi abusi che violano i diritti fondamentali e la libertà individuale;

CONSIDERATO che l'ordine di sospensione dell'educazione della popolazione femminile afghana fino a nuovo ordine applicato dal Governo talebano minaccia gravemente il futuro e le ambizioni di migliaia di giovani donne escluse dalla vita pubblica del Paese e da percorsi di formazione e istruzione;

RITENUTO che la discriminazione e sottomissione delle donne afghane può costituire un crimine contro l'umanità che può essere perseguito ai sensi del diritto internazionale,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE

ad intraprendere iniziative di solidarietà e sensibilizzazione e, attivandosi presso il Governo nazionale e la comunità internazionale, a sollecitare severe misure e sanzioni contro l'operato di questi Paesi che violano le libertà fondamentali.»

SAVARINO - ASSENZA - ZITELLI - GALLUZZO
CATANIA G. - FERRARA - INTRAVALIA - DAIDONE - AUTERI

Le mozioni saranno demandate, a norma dell'articolo 153 del Regolamento interno, alla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari per la determinazione della relativa data di discussione.

Allegato B

- Interrogazioni e interpellanze della Rubrica “Infrastrutture e mobilità” (testi)

Allegato C

- Nota dell'Assessore per l'agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea, prot. 3673/Gab dell'11 maggio 2023, relativa all'ordine del giorno n. 29



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/agggregazione 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 al l'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 C1a, 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 stanziato 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 espletato 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

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: ORDINE DEL GIORNO N. 29 DELL'ON.LE CARMELO PACE - TUTELA DEGLI ALBERI MONUMENTALI [iride]33739[/iride] [prot]2023/3673[/prot]

Data: 11/05/2023 13:17:23

Mittente: "Per conto di: assessorato.risorse.agricole.alimentari@certmail.regione.sicilia.it" <posta-certifica

Destinatari: serviziolavoriaula.ars@pec.it

CC: segreteria.generale@certmail.regione.sicilia.it
presidente@certmail.regione.sicilia.it



Messaggio di posta certificata

Il giorno 11/05/2023 alle ore 13:17:23 (+0200) il messaggio "ORDINE DEL GIORNO N. 29 DELL'ON.LE CARMELO PACE - TUTELA DEGLI ALBERI MONUMENTALI [iride]33739[/iride] [prot]2023/3673[/prot]" è stato inviato da "assessorato.risorse.agricole.alimentari@certmail.regione.sicilia.it" indirizzato a:
serviziolavoriaula.ars@pec.it
segreteria.generale@certmail.regione.sicilia.it
presidente@certmail.regione.sicilia.it
Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 3F91417C.0383CE44.0A87AC09.10251F0E.posta-certificata@legalmail.it

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione.

Certified email message

On 11/05/2023 at 13:17:23 (+0200) the message "ORDINE DEL GIORNO N. 29 DELL'ON.LE CARMELO PACE - TUTELA DEGLI ALBERI MONUMENTALI [iride]33739[/iride] [prot]2023/3673[/prot]" was sent by "assessorato.risorse.agricole.alimentari@certmail.regione.sicilia.it" and addressed to:
serviziolavoriaula.ars@pec.it
segreteria.generale@certmail.regione.sicilia.it
presidente@certmail.regione.sicilia.it
The original message is attached.

Message ID: 3F91417C.0383CE44.0A87AC09.10251F0E.posta-certificata@legalmail.it

The daticert.xml attachment contains service information on the transmission

postacert.eml

Protocollo n. 3673 del 11/05/2023 **Oggetto:** ORDINE DEL GIORNO N. 29 DELL'ON.LE CARMELO PACE - TUTELA DEGLI ALBERI MONUMENTALI **Origine:** PARTENZA **Destinatari:** ARS SERVIZIO LAVORI D'AULA, PRESIDENZA DELLA REGIONE SEGRETERIA GENERALE, UFFICIO DI GABINETTO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE

Repubblica Italiana



Regione Siciliana

Assessorato dell'Agricoltura, dello Sviluppo rurale e
della Pesca Mediterranea

L'Assessore

Palermo, prot. n. 3673/2 AB del 11.05.2023

Risposta a nota n. _____ del _____

c p.c.

All'Assemblea Regionale Siciliana
Servizio Lavori d'Aula
Ufficio di Segreteria e Regolamento
serviziolavoriaula@ars.sicilia.it

On.le Presidente della Regione
Ufficio di gabinetto
segreteriagabinetto@regione.sicilia.it

Alla Presidenza della Regione
Segreteria Generale
Area 2^a "Rapporti con l'Assemblea Regionale Siciliana"
segreteria.generale@certmail.regione.sicilia.it

Oggetto: Ordine del Giorno n.29 dell'On.le Carmelo Pace – Tutela degli Alberi Monumentali

Con riferimento all'Ordine del Giorno in oggetto, al fine di rendere debita conoscenza in ordine ai chiarimenti richiesti si rappresenta quanto segue.

Premessa

La Regione Siciliana è sempre stata vigile custode degli alberi monumentali, avendo censito anche esemplari non ancora conosciuti ancor prima della promulgazione della legge nazionale 14 gennaio 2013 n. 10. E ciò grazie alla professionalità del proprio personale, capillarmente diffuso sul territorio dell'Isola, un tempo incardinato nei ruoli della ex Azienda Foreste demaniali, oggi in forza nei Distaccamenti provinciali del Comando del Corpo Forestale e nei Servizi provinciali del Territorio del Dipartimento dello Sviluppo Rurale e Territoriale.

L'attività di censimento degli alberi monumentali ebbe inizio nel 2004 a cura della Regione Siciliana e dell'Università degli Studi di Palermo, con la collaborazione di altri soggetti pubblici e privati ed è stata riportata nella pubblicazione del 2007 "*I grandi alberi di Sicilia*".

A seguito dell'emanazione della Legge 14 gennaio 2013, n. 10, il Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana ha il compito di procedere al censimento degli alberi monumentali e di istituire l'apposito Elenco regionale previsto dalla Legge. L'Elenco regionale (ultimo aggiornamento: gennaio 2023) comprende oggi 308 esemplari, distribuiti nell'ambito del territorio regionale. La provincia con maggiore numero di alberi censiti è quella di Palermo, seguita da Catania e da Agrigento.

Le attività sinergiche sino ad oggi condotte con i Comuni, gli Orti Botanici della Sicilia, le Università degli Studi di Catania, Palermo e Messina, hanno favorito e "messo a sistema" azioni finalizzate a promuovere interventi volti alla cura, salvaguardia e valorizzazione di questo importante patrimonio accrescendo, fra l'altro, le competenze del personale tecnico e, non ultimo, attraverso il coinvolgimento della collettività, la consapevolezza del valore di tali tesori viventi.

I risultati di questa vincente strategia, che si basa, appunto, sul pieno coinvolgimento di tutti gli attori del sistema (e che non trascurava il ruolo importante della cittadinanza) può essere senz'altro colto nel recente riconoscimento conseguito dal *Castagno dei Cento Cavalli*, albero monumentale ricadente nel Parco Regionale dell'Etna, quale "*Albero italiano 2021*" nell'ambito del concorso nazionale *Tree of the Year 2021*, nonché la sua collocazione al quarto posto al concorso internazionale *European Tree of the Year 2022*.

Azioni realizzate per il coinvolgimento degli attori del sistema

Per perseguire la finalità sopra richiamata, tra l'altro, il Corpo Forestale della Regione, ha recentemente istituito il "*Tavolo Tecnico Scientifico su alberi monumentali e boschi vetusti*", cui fanno parte i Direttori degli Orti Botanici di Catania, Messina e Palermo, Docenti delle Università di Catania e Palermo e Dirigenti del Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana.

Nel periodo febbraio-marzo 2022 è stato svolto il Seminario: *Cura, tutela e salvaguardia degli Alberi Monumentali*, riservato a tecnici dei Comuni e dell'Amministrazione regionale, a dottori agronomi e dottori forestali, in collaborazione con il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, con le Università degli Studi di Catania e Palermo. L'evento formativo ha avuto l'obiettivo di aggiornare i tecnici sulle conoscenze in materia di alberi monumentali, sulle procedure amministrative da seguire nel rispetto delle norme e disposizioni vigenti. Il seminario, tenutosi con modalità *on-line* ha registrato un notevole interesse dei partecipanti che, a conclusione dei lavori, hanno espresso apprezzamento auspicando ulteriori momenti formativi. Nell'ottobre del 2022 si è svolto all'Orto botanico di Palermo il Convegno internazionale: *Alberi Monumentali* organizzato dall'Università degli Studi di Palermo, in partnership anche con il Dipartimento dello Sviluppo Rurale, che ha visto la partecipazione di diversi esperti e studiosi del settore, dei tecnici del Ministero e delle Regioni, oltre a quella dei tecnici del Dipartimento dello Sviluppo Rurale e Territoriale e del Corpo Forestale della Regione. In tre giorni di Convegno si è avuto modo di analizzare le diverse problematiche relative alla conoscenza, conservazione e valorizzazione degli alberi monumentali, con particolare riferimento a quelle inerenti alle modalità di censimento, alla multifunzionalità ecologica e culturale, alla dendrocronologia, agli interventi di conservazione e valorizzazione, nonché alla normativa in ambito nazionale e internazionale.

Il coinvolgimento e sensibilizzazione della società civile per accrescere l'attenzione, la cura e la valorizzazione degli alberi monumentali di Sicilia, è certamente svolta quotidianamente dal Dipartimento Sviluppo Rurale e Territoriale, per il tramite dei propri Servizi provinciali per il Territorio, non soltanto attraverso l'apertura al pubblico delle aree demaniali ove gli Alberi Monumentali vivono, ma anche attraverso le opere infrastrutturali precipuamente compiute per la loro tutela e valorizzazione: sentieristica, pulizia delle aree di prossimità, segnaletica, incontri con le scolaresche. Su quest'ultima azione, tra l'altro, è anche particolarmente impegnato il Corpo Forestale della Regione. Nell'anno scolastico 2021-2022 è stato svolto, ad esempio, il concorso: *Visitiamo i monumenti della natura*, riservato alle scolaresche della Sicilia, la cui partecipazione ha previsto la realizzazione di un concorso di progetto sugli alberi monumentali che ha incluso, altresì, un viaggio di istruzione con visita ad almeno un albero monumentale inserito nell'elenco regionale ovvero ad un Orto botanico della Sicilia. Le scolaresche vincitrici del progetto hanno ricevuto un contributo finanziario per lo svolgimento del predetto viaggio di istruzione, per l'importo di € 1.000,00

A proposito del coinvolgimento dei Comuni della Regione, il Comando del Corpo Forestale, ha recentemente finanziato alcuni interventi (n.8 esemplari monumentali) per la salvaguardia, la cura e la valorizzazione degli alberi monumentali, a favore dei Comuni titolari di almeno un albero monumentale inserito nell'Elenco regionale. Tale iniziativa, oltre a migliorare le condizioni di benessere, la fruizione e la valorizzazione degli esemplari censiti, ha consentito un importante feedback costituito dalla segnalazione del fabbisogno di interventi sugli alberi monumentali di città.

Azioni realizzate per la conservazione delle specie

Il Dipartimento regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale, nell'ambito delle proprie precipue competenze, ha svolto nel corso degli anni, e continua a svolgere, diverse attività volte alla tutela e conservazione delle specie protette, anche attraverso mirate linee di ricerca e azioni finanziate con fondi regionali ed extra-regionali. Si cita, a tal proposito :

- LIFE Natura *Conservazione in situ ed ex situ di Abies nebrodensis*, 2001;
- APQ Tutela della Biodiversità *Conservazione di Abies nebrodensis e ripristino torbiere di Geraci Siculo*, 2009;
- *Programma per la Conservazione della Biodiversità Vegetale*", nell'ambito della Strategia regionale per la salvaguardia della biodiversità (Centri per la Conservazione Germoplasma Vegetale), 2011;

- *Rete di monitoraggio* fitosanitario permanente nell'ambito del PSR Sicilia 2007/2013;
- *Interventi fitosanitari* mirati e Interventi di tutela (muretti a secco di contenimento, recinzioni, ecc.);
- *Attività vivaistica* di riproduzione (Clonazione su portinnesti);
- LIFE4FIR *Strategie innovative per la conservazione in situ ed ex situ di Abies nebrodensis*", 2020.

Conclusioni

Le azioni volte al pieno coinvolgimento dei diversi attori, permette, da un lato, di arginare le carenze di risorse umane, strumentali e finanziarie che caratterizzano i soggetti pubblici, dall'altro, di avviare sinergie virtuose con obiettivi anche di breve - medio periodo.

L'attività in tema di alberi monumentali è ulteriormente implementabile attraverso il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- individuazione e censimento di nuovi esemplari da inserire nell'Elenco regionale e, quindi, in quello nazionale;
- realizzazione di sentieri di fruizione tematica;
- sensibilizzazione della cittadinanza, con particolare attenzione alle scolaresche;
- favorire interventi di cura, salvaguardia e valorizzazione degli alberi monumentali, attraverso il pieno coinvolgimento degli Enti locali;
- accrescere le competenze del personale tecnico presso gli Uffici;
- favorire l'aggiornamento professionale dei dottori agronomi e dei dottori forestali su tematiche specifiche relative agli alberi monumentali;
- favorire la ricerca specifica sul tema (con l'ausilio dei Vivaia del germoplasma del Dipartimento) con l'obiettivo di accrescere la diversità genetica e migliorare lo stato di conservazione di quella popolazione che risulta oggetto di erosione genetica e scarsa rigenerazione naturale, attraverso la conservazione *ex situ*: realizzazione di una banca del seme e di una criobanca per la conservazione a lungo termine di semi, polline, embrioni isolati;
- prevenire la scomparsa, anche per effetto dei cambiamenti climatici, di alcuni esemplari riconosciuti di valore monumentale anche per la loro rarità assoluta, attraverso la determinazione della capacità riproduttiva di questi esemplari e la conservazione del loro materiale riproduttivo, eventualmente anche ricorrendo a banche del seme italiano e straniero. Tale azione, al pari di quanto sta facendo la fondazione statunitense *American Archangel Ancient Tree*, può essere anche attivata attraverso la costituzione di un vero e proprio archivio del DNA.

Tanto si rappresenta, per quanto richiesto con l'odierno ordine del giorno, restando a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

