



COMUNE DI ALCAMO

Provincia di Trapani

QUARTA COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE DI STUDIO E CONSULTAZIONE

ATTIVITÀ PRODUTTIVE – AMBIENTE – SICUREZZA – MOBILITÀ URBANA – POLITICHE

AGRICOLE – POLITICHE ENERGETICHE

Verbale N° 130 del 31/10/2014

Da inviare a: <input type="checkbox"/> Sindaco <input type="checkbox"/> Presidente del Consiglio <input type="checkbox"/> Segretario Generale <input type="checkbox"/> Assessore _____	Ordine del Giorno: 1) Lettura atti e programmazione commissioni; 2) Indagine conoscitiva sulle problematiche ambientali e sulla sicurezza connessa alla viabilità inerenti la fascia Pedemontana; 3) Iter progettuale da attivare per la valorizzazione della fascia pedemontana e della pre-riserva e dell'immenso patrimonio arboreo e degli arbusti tipici della fascia mediterranea; 4) Studio e consultazione su criticità delle maggiori concentrazioni di sostanze nocive all'uomo nelle zone a sud del Viale Europa; 5) Rapporti con ARPA anche in relazione alla Mozione approvata dal Consiglio Comunale ed audizione del Dirigente del Settore Ambiente Ing. E. A. Parrino; 6) Varie ed eventuali. Note
--	---

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		10,00	12,10		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		10,00	12,10		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		10,10	10,50		
Componente	Coppola Gaspare	SI		10,00	11,30		
Componente	Fundarò Antonio	SI		10,00	12,10		
Componente	Lombardo Vito	SI		10,00	12,10		
Componente	Sciacca Francesco	SI		11,20	12,10		

L'Anno Duemilaquattordici (2014), il giorno 31 del mese di Ottobre, alle ore 10,00, presso la propria sala delle adunanze, ubicata nei locali di Via Pia Opera Pastore n 63/A, si riunisce la Quarta Commissione Consiliare.

Alla predetta ora sono presenti il Presidente Antonio Pipitone e i Componenti Castrogiovanni Leonardo, Coppola Gaspare, Fundarò Antonio e Lombardo Vito.

Il Presidente coadiuvato dal Segretario Lipari Giuseppe, accertata la sussistenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

Il Presidente Antonio Pipitone dà lettura del **primo** punto all'ordine del giorno: **“Lettura atti e programmazione commissioni”**.

Il Presidente della Commissione Antonio Pipitone dà lettura degli atti propedeutici alla programmazione di future convocazioni della Commissione medesima.

Alle ore 10,10 entra il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Antonio Pipitone, dà lettura del **secondo** punto all'ordine del giorno: **“Indagine conoscitiva sulle problematiche ambientali e sulla sicurezza connessa alla viabilità inerenti la fascia Pedemontana”**.

Gli spazi inerenti la fascia pedemontana, ha affermato il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone, hanno recentemente assunto caratteri di sempre maggiore strategicità e vulnerabilità: in queste aree, infatti, da un lato, si registrano le quote più rilevanti della trasformazione urbana, dall'altro si giocano i gravi problemi di equilibrio ambientale degli spazi urbani.

Gli output energetici negativi emessi dall'ecosistema urbano/artigianale/commerciale in termini d'inquinamento, di surplus calorico, di entropia crescente sull'interfaccia città/campagna, trovano con sempre maggiori difficoltà antidoti nell'ecosistema rurale.

Continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, premettendo che ogni questione connessa con una viabilità nella pedemontana è legata a problemi di qualità ambientale, sottolinea come questo, infatti, è gravemente impoverito dal punto di vista vegetazionale e caratterizzato anch'esso da un impatto energetico negativo per i concimi chimici, erbicidi e pesticidi causa, a loro volta, di calore e inquinamento crescenti.

Non solo, quindi, la biomassa urbana, ma neppure quella periurbana sono in grado di assorbire il surplus calorico ed il carico inquinante che la città esprime.

Gli unici antidoti possibili sono rappresentati da un lato dalla ricostituzione di un ambiente rurale che negli spazi periurbani (da considerarsi come aree a rischio) riorganizzi il proprio ciclo produttivo con tecnologie appropriate e compatibili, nella direzione di rinaturalizzare tali aree utilizzando anche gli aiuti comunitari disponibili.

Dall'altro, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, occorre togliere dalle condizioni d'insularità le aree ad alta naturalità che sono troppo piccole e frammentate per l'azione biologica richiesta.

Allo scopo occorre costruire attraverso connessioni vegetali lineari (fasce arboree ed arbustive) un sistema di "corridoi ecologici" ed altre infrastrutture lineari in grado di creare i fondamenti di una qualità ambientale diffusa e di un'elevata biodiversità nel territorio.

Congiuntamente, il Consigliere Antonio Fundarò, ritiene che per snellire il traffico nel Viale Europa urge ed è necessario pensare ad un implemento della viabilità nella fascia pedemontana al servizio delle abitazioni del quartiere e per raccordare la via Kennedy alla via Maria del Riposo.

A tal scopo la Commissione Consiliare approva la suddetta proposta e la invia, per lo studio, all'Amministrazione Comunale.

Il Presidente Antonio Pipitone, dà lettura del **terzo** punto all'ordine del giorno: **"Iter progettuale da attivare per la valorizzazione della fascia pedemontana e della pre-riserva e dell'immenso patrimonio arboreo e degli arbusti tipici della fascia mediterranea"**.

Nella nostra fascia pedemontana, ovvero nella pre-riserva, come nella riserva di Monte Bonifato, si riscontra la presenza di alcune specie vegetali considerate di "interesse comunitario". A differenza dei boschi a conifere o a latifoglie, la macchia mediterranea del nostro territorio, resiste molto bene alle variazioni climatiche, alle piogge acide ma deve essere tutelata dalla speculazione edilizia: i complessi residenziali, inseriti nella fascia pedemontana, determinano una "parcellizzazione" che si trasforma in progressiva distruzione delle valenze paesaggistiche con l'aumentare di servizi e infrastrutture.

Il turismo costituisce un'importante possibilità di sviluppo se gestito dalle autorità locali oculatamente; altrimenti diventa un fattore estremamente negativo per l'area interessata.

Non a caso la nostra fascia pedemontana, quasi tutta caratterizzata da pre-riserva, è classificata come AMP, area mediterranea particolarmente protetta, in quanto conserva forti valenze ambientali e culturali ed è situata al centro del Mediterraneo.

La difesa della tipica vegetazione locale diviene, attraverso l'istituzione del Parco, prioritaria per diversi motivi.

Innanzitutto, l'Italia è uno dei paesi che ha risentito maggiormente dell'aggressione apportata dall'urbanizzazione e dalle attività produttive alla macchia mediterranea, in secondo luogo è necessario, in un progetto di educazione ambientale un confronto tra le diverse aggressioni apportate dall'uomo ad una tipologia vegetativa che contraddistingue il nostro territorio.

Il pino, ad esempio, è il simbolo stesso dell'identità siciliana, un simbolo che le generazioni future devono imparare a conoscere per tutelarlo e per predisporre interventi di pianificazione che mettano in risalto la funzione della pineta negli equilibri ecosistemici della costa mediterranea.

Il pino diventa simbolo del paesaggio e della cultura mediterranea: presente lungo le coste della Spagna, della Grecia, dell'Italia ma anche dell'Albania, della Tunisia e di altri stati non europei diviene fattore aggregante, un elemento familiare per chiunque viaggi lungo le coste di questo mare semichiuso, quasi a ricordare quella unitarietà, quella mediterraneità riflessa sia nelle componenti naturali sia in quelle storico-culturali.

Un percorso volto alla comprensione dell'identità culturale dell'area deve integrare la conoscenza delle problematiche che interessano la fascia costiera con quelle che determinano la riconoscibilità di una delle conche intermontane più caratteristiche dell'Italia meridionale.

Il potenziale attrattivo rilevato può essere promosso attivamente attraverso percorsi integrati, capaci di rivelare ad insiders e outsiders il progressivo dispiegarsi sul territorio di apporti, influssi e matrici diverse a cui ricondurre un insieme ben strutturato e solidamente coeso di valori identitari, di specificità culturali, in una visione fortemente unitaria.

Il nostro impegno deve andare verso una maggiore tutela del patrimonio ambientale e congiuntamente verso un percorso di educazione al rispetto e alla valorizzazione dell'ecosistema.

Bisogna promuovere anche ricordando la mozione della quale si era fatto primo firmatario per l'istituzione della giornata dell'albero, percorsi di educazione all'ambiente nelle scuole, di ogni ordine e grado.

La Commissione Consiliare fa sua la proposta del Consigliere Comunale Antonio Fundarò espressa nella mozione di indirizzo presentata in occasione dell'incendio del Monte Bonifato e propone, unanimemente, la seguente proposta:

1. implementazione del patrimonio arborio nella fascia pedemontana anche attraverso la promozione della Festa dell'Albero, durante la quale far piantumare, agli alunni delle scuole, annualmente, delle piante;
2. progetti di educazione all'ambiente nelle scuole di ogni ordine e grado;
3. tavolo tecnico con tutti gli enti interessati alla gestione di prereserva e riserva per intensificare il controllo del territorio e preservarlo da fenomeni incendiari.

Alle ore 10,50 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Antonio Pipitone, dà lettura del **quarto** punto all'ordine del giorno: **“Studio e consultazione su criticità delle maggiori concentrazioni di sostanze nocive all'uomo nelle zone a sud del Viale Europa”**.

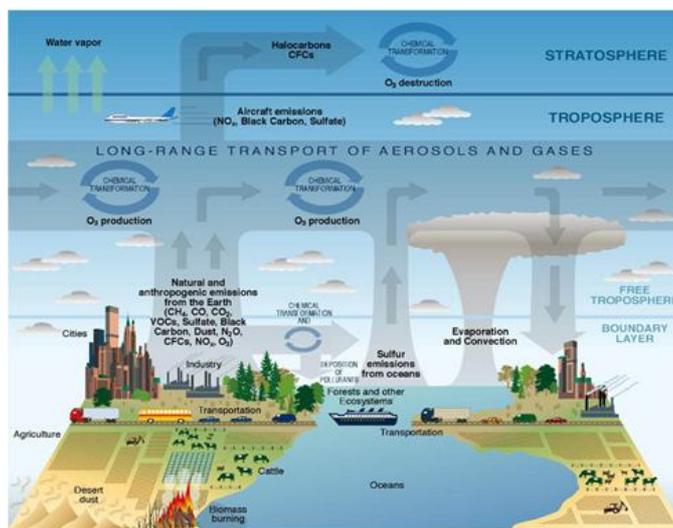
Premette il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone come l'inquinamento atmosferico può essere definito come la presenza in atmosfera di sostanze che, nella naturale composizione dell'aria, non sono presenti o sono presenti ad un livello di concentrazione inferiore e che producono un effetto misurabile sull'uomo, sugli animali, sulla vegetazione o sui materiali.

L'atmosfera terrestre costituisce un sistema dinamico le cui caratteristiche chimiche e fisiche sono in continua trasformazione. Attualmente l'atmosfera terrestre è composta prevalentemente da azoto molecolare (N₂) e ossigeno molecolare (O₂), compaiono anche altri gas come il vapore acqueo, l'anidride carbonica e l'ozono in quantità però significativamente più basse.

Nell'ambito dei processi dinamici, ha commentato il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, che avvengono nell'atmosfera può accadere che la sua composizione sia perturbata dalla presenza di sostanze che non fanno normalmente parte dei suoi componenti. Si parla di sostanze contaminanti quando, per cause naturali o antropiche, si verifica una sostanziale modifica della composizione media dell'aria, producendo effetti positivi, negativi o nulli. La legislazione Italiana definisce lo stato di inquinamento atmosferico come quello stato dell'aria atmosferica conseguente alla immissione nella stessa di sostanze di qualsiasi natura in misura e in condizioni tali da alterare la salubrità dell'aria e da costituire pregiudizio diretto o indiretto per la salute dei cittadini o danno ai beni pubblici e privati.

Lo stato d'inquinamento atmosferico è il risultato di un processo che comprende tutti i fenomeni a cui prendono parte le sostanze inquinanti a partire dalla loro genesi fino all'espletamento della loro azione negativa sull'ecosistema.

Questo processo può essere diviso in un insieme di sotto processi: essi sono la formazione, l'emissione, la dispersione e l'azione delle sostanze inquinanti.



Nell'ambito di questi sub processi, continua il Consigliere Antonio Fundarò, facendo riferimento ad un recente studio sul fenomeno dell'inquinamento, vengono interessati diversi sub sistemi dell'ecosistema globale: le sorgenti responsabili dell'immissione degli inquinanti nell'aria e a volte della loro formazione, l'atmosfera che rappresenta il mezzo attraverso il quale essi evolvono e infine i recettori ovvero tutti quegli elementi dell'ecosistema che risentono dell'azione dannosa delle sostanze inquinanti. Il processo di inquinamento atmosferico da traffico è originato dal fatto che i veicoli stradali utilizzano come propellenti sostanze idrocarburiche combustibili derivate dal petrolio o da gas naturali dotate di notevoli potenzialità inquinanti.

La fase di formazione delle sostanze inquinanti poi immesse nell'aria avvengono all'interno degli apparati di propulsione dei veicoli che diventano così le sorgenti.

Il processo di dispersione, continua il Consigliere Antonio Fundarò, comprende l'evoluzione delle sostanze inquinanti dal momento in cui vengono immesse nell'atmosfera a quello in cui vengono da essa rimosse. Il fenomeno della dispersione è quindi fortemente legato alle condizioni meteorologiche in cui avviene. Il processo di azione di una sostanza inquinante è caratterizzato dalla sua presenza nell'aria, dalla sua persistenza e dalle proprietà del recettore.

Gli inquinanti atmosferici possono essere classificati in diversi modi.

Un metodo di classificazione riguarda il loro stato fisico che consiste nel suddividere gli inquinanti in:

- a. sostanze gassose, includenti i gas e i vapori;
- b. sostanze in sospensione o articolato allo stato solido o liquido.

Se si fa riferimento alla sorgente di emissione delle sostanze inquinanti, queste possono essere di :

- a. origine naturale, emesse da sorgenti non correlate da attività umane (vulcani, oceani, processi naturali);
- b. origine antropica, emesse da sorgenti correlate ad attività umane (trasporti, industria, conversione di energia, etc).

Le sostanze possono anche essere classificate in base alla loro genesi per cui si ha:

- a. inquinanti primari, emessi direttamente dalle sorgenti

b. inquinanti secondari, che si formano in atmosfera in seguito a reazioni chimiche tra inquinanti primari e altre sostanze normalmente presenti nell'aria.

Gli inquinanti possono essere classificati anche per comportamento chimico cioè possono essere:

a. inquinanti inerti, ovvero non suscettibili in condizioni tipiche di esistenza in atmosfera di partecipazione a reazioni chimiche;

b. inquinanti secondari, suscettibili in condizioni tipiche di esistenza in atmosfera di partecipazione a reazioni chimiche.

Una ulteriore classificazione può essere quella a seconda della loro composizione chimica in cui le sostanze vengono divise in composti organici (contenenti carbonio) e non organici. I composti non organici vengono poi divisi in fotochimici (reagenti in atmosfera a causa della radiazione solare) e non fotochimici.

I principali inquinanti prodotti dal funzionamento dei sistemi di trasporto sono il monossido di carbonio (CO), l'anidride carbonica (CO₂), gli idrocarburi (HC), in particolare quelli non metanici (NMHC) e quelli policiclici aromatici (IPA), i composti organici nella forma di articolato (PTS), gli ossidi azoto (NOX), l'ozono (O₃), altri inquinanti fotochimici, gli ossidi di zolfo (SOX), il piombo (Pb) e i suoi composti.

L'affermazione da parte del DM n°60 dell'aprile 2002 della tematica del PM₁₀, con riferimento alla normativa comunitaria e alle relative sanzioni, ha indotto alcune amministrazioni ad affrontare il problema con provvedimenti molto "visibili" e di notevole impatto sui media, ma dalla dubbia efficacia per l'abbattimento delle concentrazioni di PM₁₀.

Tali provvedimenti hanno riguardato essenzialmente la componente del traffico automobilistico, con misure differenziate di limitazione e/o divieto di circolazione, in aree più o meno estese delle città.

L'attuale articolazione legislativa nazionale non consente un intervento coerente sulla regolazione del traffico in funzione di finalità ambientali, a causa della complessità e della ferraginosità dei regolamenti, per la disomogeneità delle ordinanze e per la sovrapposizione delle competenze amministrative.

Nello schema seguente vengono riportati i parametri adottati per l'attuazione dei provvedimenti "anti-smog" nelle città di Roma, Milano, Torino e Bologna, con riferimento agli anni 2004-2005.

Come si osserva la strutturazione è completamente diversa da città a città ed appare ferragginosa ed eccessivamente confusa per l'interpretazione da parte degli utenti e dei cittadini.

Alle ore 11,20 entra il Consigliere Sciacca Francesco.

Le fonti da cui sono stati ottenuti i dati relativi alle concentrazioni e ai provvedimenti sono le seguenti:

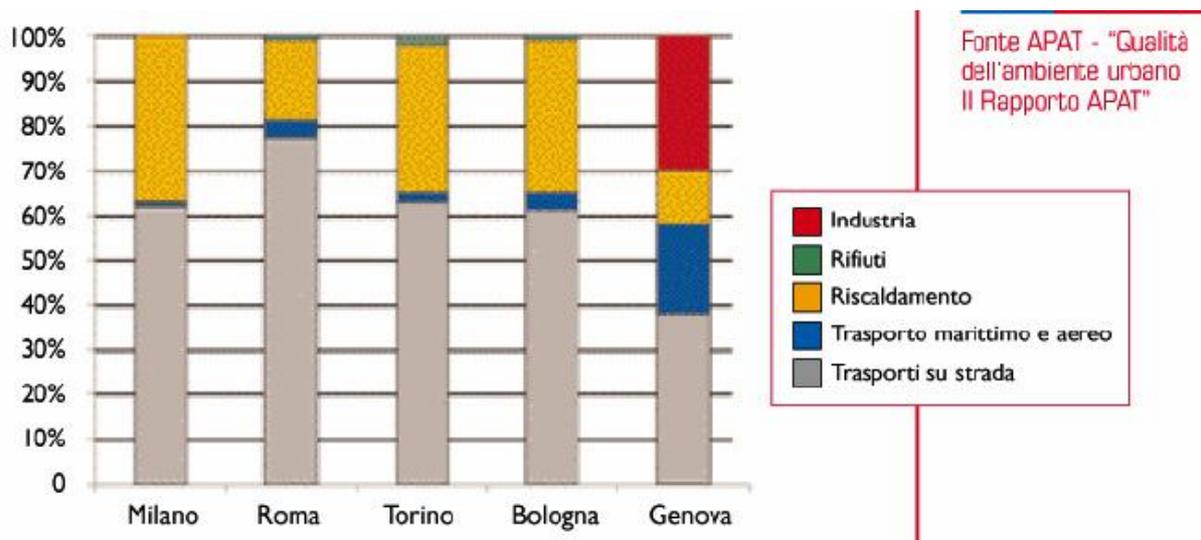
- **Roma:** Dipartimento X del Comune di Roma sia per i dati delle emissioni di PM10 sia per provvedimenti limitazione del traffico
- **Milano:** Regione Lombardia per i dati emissioni
Assessorato alla mobilità della regione Lombardia per provvedimenti limitazione del traffico
- **Torino:** Comune di Torino per i dati emissioni
Divisione infrastrutture e mobilità settore ambiente del Comune di Torino per provvedimenti limitazione del traffico
- **Bologna:** APAT (Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici) per i dati emissioni
Settore mobilità urbana Comune di Bologna per provvedimenti limitazione del traffico

		LIMITAZIONE DI CIRCOLAZIONE per i veicoli ante normativa Euro	CIRCOLAZIONE A TARGHE ALTERNE	DIVIETO DI CIRCOLAZIONE ("blocco totale")
ROMA	Veicoli	non catalitici non ecodiesel precedenti alla 91/441CE	(2004)Tutti (2005) esclusi Euro 4	Tutti (eccetto Euro 4)
	Zona	Fascia Verde	Fascia Verde	Fascia Verde
	Fascia oraria	9.00-12.00 15.00-19.00	(2004) 15.00-19.00 (2005) 9.00-12.00 15.00-19.00	10.00 - 18.00
MILANO	Veicoli	non catalitici non ecodiesel precedenti alla 91/441CE	Tutti	Tutti (eccetto Euro4 con FAP)
	Zona	Zona Critica Unica Milano/Como/ Sempione	Zona Critica Unica Milano/Como/Sempione	Zona Critica Unica Milano/Como/Sempione
	Fascia oraria	8-10 / 16-19	8-20	8.00-20.00
BOLOGNA	Veicoli	non catalitici non ecodiesel precedenti alla 91/441CE	Tutti eccetto Euro 4	Tutti (eccetto Euro4 con FAP)
	Zona	Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Centro abitato	Zona a Traffico Limitato (ZTL)
	Fascia oraria	8.30 - 12.30 14.30 - 19.30	8.30 - 12.30 14.30 - 19.30	9.30 - 12.30 15.30 - 19.30
TORINO	Veicoli	Ante Euro 2	Tutti	Tutti (2004 - eccetto Euro4 con FAP)
	Zona	Confini comunali	Confini comunali	(2004) Zona centrale (2005) Confini comunali
	Fascia oraria	(2004) 8.00- 18.30 (2005) 8.30-18.00	8.30-18.00	(2004) 10.00 - 19.00 (2005) 10.00 - 18.00

L'analisi, da utilizzare, nel caso di specie, per la nostra città, ha riguardato i seguenti aspetti:

1) calcolo dei valori della media massima oraria giornaliera delle emissioni di PM10 registrati da tutte le centraline in funzione in tutti i giorni del perizio gennaio-febbraio 2004 e gennaio-febbraio 2005 nelle città di Roma, Milano, Torino e Bologna;

2) individuazione, classificazione ed integrazione dei provvedimenti di limitazione della circolazione in vigore.



Il risultato delle analisi evidenzia che le misure attuate nelle città di Roma, Milano, Torino e Bologna, nell'inverno 2004 e 2005, hanno generato effetti sull'andamento delle emissioni di PM10 generalmente contraddittori e sostanzialmente privi di una logica causa-effetto.

Ad Alcamo la situazione è analoga e i vari esperimenti fatti hanno portato a risultati diversi.

Alle ore 11,30 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Un altro motivo è dato dalla notevole correlazione che intercorre tra le principali variabili atmosferiche e le concentrazioni delle polveri inquinanti. L'assenza di eventi piovosi, l'avvento di lunghi periodi di tempo stabile e di alta pressione atmosferica, con continue inversioni termiche notturne, sono pre-condizioni sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti.

Alla luce di queste considerazioni, una valida strategia per ridurre nel breve periodo le emissioni di polveri sottili nelle grandi aree metropolitane si dovrebbe basare sull'accelerazione dei seguenti processi:

a) istituzione del servizio di autobus, specie elettrici;

- b) completamento della metanizzazione degli impianti di riscaldamento e delle centrali di potenza industriali e studio di percorsi di valorizzazione degli incentivi per la installazione dei pannelli fotovoltaici;
- c) interventi di fluidificazione del traffico finalizzati a ridurre i tempi di veicolo fermo con regime di motore al minimo e le fasi di accelerazione (stop&go);
- d) coordinamento ed omogeneità delle misure di limitazione del traffico;
- e) attuazione del lavaggio periodico delle strade.

Le proposte vanno inviate all'Amministrazione Comunale per la fattibilità.

Il Presidente Antonio Pipitone, dà lettura del **quinto** punto all'ordine del giorno: **“Rapporti con ARPA anche in relazione alla Mozione approvata dal Consiglio Comunale ed audizione del Dirigente del Settore Ambiente Ing. E.A.Parrino”**

Il punto viene sospeso per mancanza del dirigente Ing. E.A. Parrino o suo delegato.

Il Presidente Antonio Pipitone, dà lettura del **sesto** punto all'ordine del giorno: **“Varie ed eventuali”**.

Il Consigliere Antonio Fundarò anche a seguito dei svariati impegni assunti dall'Amministrazione Comunale ribadisce l'inaccettabile degrado della viabilità rurale. Il riferimento di Fundarò va, ancora una volta, alla strada a destra di Piano Marrano, indicata al foglio di Mappa già consegnato all'ing. Renda, due anni orsono.

Il Consigliere Antonio Fundarò fa presente che la suddetta negligenza compromette gravemente la viabilità rurale ed il lavoro degli agricoltori che, ancora una volta, lamentano le lungaggini burocratiche e lo stop che questa Amministrazione Comunale dà al principale settore dell'economia alcamese, quello trainante, insomma.

La Commissione Consiliare invita l'Amministrazione Comunale a provvedere immediatamente e senza piu' tentennare anche a fronte delle rassicurazioni espresse dal sindaco durante la sua ultima audizione in Commissione Consiliare.

Sempre il Consigliere Comunale Antonio Fundarò ribadisce la necessità e l'urgenza del senso unico in via Enrico De Nicola. Si era avuta rassicurazione circa una risposta immediata ed invece, ancora nulla.

Dopo ampio dibattito alle ore 12,10 la seduta viene sciolta.

IL SEGRETARIO
Lipari Giuseppe

IL PRESIDENTE
Pipitone Antonio