



## 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° 132 del 04/11/2014**

<b>Da inviare a:</b>  <input type="checkbox"/> Sindaco  <input type="checkbox"/> Presidente del Consiglio  <input type="checkbox"/> Segretario Generale  <input type="checkbox"/> Assessore  _____	<b>Ordine del Giorno:</b>  1) Approvazione verbale seduta precedente;  2) Studio e Consultazione degli ultimi venti debiti fuori bilancio determinati da incidenti, connessi alla sicurezza e alle condizioni delle strade, individuati dalla Commissione nella seduta del 07/10/2014;  3) Audizione dell'Assessore agli Affari Legali Avv. Renato Culmone relativamente alle cause che determinano i debiti fuori bilancio con sola attenzione a quelli da mancanza di controllo della viabilità urbana e rurale, e in merito al punto all'O.d.G. non trattato nella seduta del 09/10/2014: "Audizione dell'Assessore agli Affari Legali Avv. Renato Culmone per verificare la consistenza dei mezzi a disposizione dell'autoparco comunale e non utilizzati, alla luce del sopralluogo effettuato dalla Commissione in data 19/09/2014";  4) Varie ed eventuali.
	<b>Note</b>

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		10,00	12,05		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		11,05	12,05		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		10,15	12,05		
Componente	Coppola Gaspare	SI		10,00	10,50		
Componente	Fundarò Antonio		SI				
Componente	Lombardo Vito	SI		10,00	12,05		
Componente	Sciacca Francesco	SI		10,00	12,05		

L'Anno Duemilaquattordici (2014), il giorno 4 del mese di Novembre , 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 Pipitone Antonio e i Componenti Coppola Gaspare, Lombardo Vito e Sciacca Francesco.

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

Il Presidente Pipitone dà lettura del **primo** punto all'O.d.G.: "**Approvazione verbale seduta precedente**".

Il Presidente della Commissione dà lettura del verbale della precedente seduta. Si pone a votazione. Viene approvato, per alzata di mano, con voto unanime da parte dei Componenti presenti.

Alle ore 10,15 entra il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **secondo** punto all'O.d.G.: "**Studio e Consultazione degli ultimi venti debiti fuori bilancio determinati da incidenti, connessi alla sicurezza e alle condizioni delle strade, individuati dalla Commissione nella seduta del 07/10/2014**".

Dall'esame degli ultimi 20 debiti fuori bilancio determinati da incidenti, connessi alla sicurezza e alle condizioni delle strade si evince che sono notevoli le somme che il Comune di Alcamo paga per le numerose sentenze che danno torto al comune.

In particolare si è focalizzato lo studio sulla questione delle somme, infatti da una media dei debiti fuori bilancio per insidia e trabocchetto, media fatta dalla Quarta Commissione, emerge un carico, presumibile, di circa 4 Euro annui per ogni singolo cittadino.

Il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone fa presente che l'art. 194, comma 1, del D.Lgs. 267/2000 secondo cui gli enti locali, con deliberazione consiliare, riconoscono la legittimità dei debiti fuori bilancio derivanti da:

- a) sentenze esecutive;
- b) copertura di disavanzi di consorzi, di aziende speciali e di istituzioni, nei limiti degli obblighi derivanti da statuto, convenzione o atti costitutivi, purché sia stato rispettato l'obbligo di pareggio del bilancio di cui all'art. 114 del D.Lgs. 267/2000 ed il disavanzo derivi da fatti di gestione;
- c) ricapitalizzazione, nei limiti e nelle forme previste dal codice civile o da norme speciali, di società di capitali costituite per l'esercizio di servizi pubblici locali;
- d) procedure espropriative o di occupazione d'urgenza per opere di pubblica utilità;
- e) acquisizione di beni e servizi, in violazione degli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 3 dell'art. 191 del D.Lgs. 267/2000, nei limiti degli accertati utilità ed arricchimento per l'ente, nell'ambito dell'espletamento di pubbliche funzioni e servizi di competenza.

E continua il Presidente Antonio Pipitone sottolineando come le tante comunicazioni pervenute al Comune e all'esame della odierna Commissione, indicano situazioni debitorie fuori bilancio da riconoscere ai sensi dell'art. 194 del D.Lgs. 267/2000, con documentazione istruttoria collazionata nei fascicoli allegati quali parti integranti e sostanziali.

I suddetti debiti fuori bilancio, continua il Presidente Antonio Pipitone, sono riepilogati in elenco nel prospetto di riepilogo dei debiti fuori bilancio, trasmesso dal settore e che appare nutrito, nel quale sono indicati i responsabili dei procedimenti relativi al riconoscimento di legittimità di ciascuno dei debiti.

È evidente, sottolinea il Presidente Pipitone che è necessario provvedere al riconoscimento di legittimità dei suddetti debiti fuori bilancio, ai sensi dell'art. 194 del D.Lgs. 267/2000, in considerazione degli elementi costitutivi indicati nella documentazione allegata con riferimento alle tante, innumerevoli, continue sentenze che giungono al nostro Comune.

Nella fattispecie di cui all'art. 194, comma 1, lett. a), del D.Lgs. 267/2000, "sentenze esecutive", il riconoscimento avviene fatto salvo ed impregiudicato il diritto di impugnare le sentenze stesse.

Il Presidente Antonio Pipitone sottolinea come:

- l'art. 23, comma 5, della Legge 289/2002 secondo cui "i provvedimenti di debito posti in essere dalle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, del D.Lgs. 165/2001 sono trasmessi agli organi di controllo ed alla competente procura della Corte dei Conti";
- l'art. 1, comma 2, del D.Lgs. 165/2001 secondo cui "per amministrazioni pubbliche si intendono tutte le amministrazioni dello Stato, le regioni, le province, i comuni.

In riferimento, naturalmente, alla situazione venutasi a determinare per il naturale incremento dei debiti fuori bilancio determinatisi a causa del peggioramento evidente delle condizioni del manto stradale e per un mancato adeguamento, in alcuni casi per l'assenza, della segnaletica verticale ed orizzontale, la Quarta Commissione Consiliare anche facendo sua una proposta lasciata agli atti dal componente, nella seduta odierna assente, il Consigliere Antonio Fundarò, visto il comma 4 dell'art. 208 D.lgs. 285/1992 che prevede che una quota pari al 50% dei proventi spettanti ai comuni è destinata:

- a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;
- b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi di Polizia Municipale;
- c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'Ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, a misure di assistenza e previdenza per il

personale di polizia locale, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti;

Visto l'art. 142 D.Lgs. 285/1992, vigente, ed in particolare il comma 12-bis sull'attribuzione del 50 per cento dei proventi all'ente proprietario della strada, sulla quale sono collocate apparecchiature autovelox fisse, che prevede, tra l'altro, che "Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione".

In questa situazione precaria e fortemente debitoria, derivante da sentenze, urge, sottolinea il Consigliere Comunale Francesco Sciacca, un maggior investimento nel settore della sicurezza stradale, non solo limitata a ripristinare qualche buca, poi trasformata in insidia, ma creando nuovi sistemi di sicurezza che impediscano le alte velocità e, tali altre, che migliorino la visibilità della strada. Serve una maggiore illuminazione di esse, specie di quelle percorse ad alta velocità: completamento della Via Per Camporeale, della strada in Contrada Foggia, della via del Mare in contrada Calatubo tra il km. 49.500 e il km. 52.800 circa.

E serve, inoltre, continua Sciacca, un provvedimento serio dell'Amministrazione Comunale che identifica, classifica e definisca, le sue strade di competenza elencandone i fattori che possano determinare situazioni debitorie, ormai inaccettabili.

Ma la Commissione Consiliare elenca alcuni impegni di cui potrebbe farsi carico l'Amministrazione Comunale:

### **CONTROLLO**

Controllo del rispetto delle normative.

Per contrastare efficacemente il mancato rispetto delle norme di comportamento previste dal C.d.S. non si può prescindere dall'attività preventiva e repressiva degli addetti ai servizi di polizia stradale. Più specificamente, riguardo al mancato rispetto dei limiti di velocità, laddove la normativa lo consenta, risulta sicuramente più efficace il controllo automatizzato intensivo, con postazioni fisse. (Linee Guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana).

Alcuni studi condotti, combinando i dati raccolti in varie nazioni, Australia, Inghilterra, Germania, Svezia, Olanda e Norvegia, indicano infatti, una riduzione degli incidenti con feriti del 17%, rispetto al controllo più o meno sporadico effettuato con postazioni mobili. (Synthesis of safety research related to speed and speed limits - Federal Highway Administration)

Ciò è suffragato da vari studi in proposito nei quali la marcata riduzione della velocità dei veicoli transitanti nel momento dell'effettuazione dei servizi, scompare non appena questi hanno termine.

Ovviamente con ciò non si vuole negare la possibilità che una serie ripetuta di servizi, effettuati con una certa frequenza in un tratto di strada, porti ad una riduzione della velocità

dei veicoli dei residenti e dei pendolari che abitualmente vi transitano, in quanto il rischio di incorrere in sanzioni viene da questi percepito come relativamente alto.

### **INGEGNERIA: GESTIONE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITA'**

Rientrano in questo campo, tutti gli interventi di gestione dell'esistente, tramite un ridistribuzione del traffico veicolare (inversione sensi di marcia, istituzione di sensi unici etc.), e quelli di moderazione del traffico, quali l'istituzione di zone pedonali, zone 30 e a traffico moderato.

La zona 30 indica un'area all'interno della quale non solo vige un limite di 30 km/h, ma in cui vengano create le cosiddette "porte di accesso" che tramite l'utilizzo di elementi di arredo urbano (per esempio cambiando la tipologia della pavimentazione, con l'uso di colori differenti, piantumazioni, illuminazioni, etc) rendano chiaramente percepibile ai conducenti la necessità di moderare la velocità spezzando la continuità fisica tra la circolazione esterna ed interna alla zona;

Le zone pedonali sono aree nelle quali la circolazione dei veicoli è esclusa, fatta eccezione per i veicoli di emergenza, salvo deroghe per i velocipedi per i veicoli a servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissione zero, aventi ingombro e velocità tale da essere assimilati ai velocipedi.

Le zone a traffico moderato, traggono la loro origine dall'esperienza olandese degli anni sessanta (Woonerf), ove veniva eliminata la distinzione tra carreggiata e marciapiede, in favore di una riorganizzazione dello spazio stradale innovativa, a favore delle utenze deboli. La creazione di una zona residenziale implica l'applicazione di tecniche di "traffic calming" che comportano la riduzione della velocità veicolare ed inibiscono il traffico di transito. Nelle zone a traffico moderato la sicurezza degli utenti deboli della strada è ricercata attraverso l'integrazione delle diverse tipologie di utenza, contrariamente a quanto invece avviene nelle strade della rete principale, ove le utenze deboli vengono protette separandole dalle altre componenti di traffico.

Ovviamente tutto ciò presuppone un'opera di riqualificazione urbana, con ampi spazi a disposizione dei pedoni e limitazioni al traffico veicolare mediante utilizzo del verde pubblico e altri elementi di arredo urbano e risulta difficilmente attuabile in zone ove necessita consentire l'accesso, per varie ragioni, ai non residenti.

Le zone a traffico limitato (Z.T.L.) sono aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli sono limitate ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

### **INGEGNERIA: INFRASTRUTTURE**

Adeguamento caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali e dei relativi impianti.

L'adeguamento della geometria, consiste essenzialmente nel cambiamento delle caratteristiche della sezione trasversale o del tracciato.

Gli interventi di sistemazione delle fasce di pertinenza, riguardano essenzialmente il disegno e l'organizzazione delle zone di sosta, degli attraversamenti pedonali e delle nascenti, ce lo auguriamo di cuore, come Commissione Consiliare, piste ciclabili.

Gli interventi di miglioramento della visibilità e/o illuminazione, tendono in generale a garantire che l'indicazione utile all'utente sia vista ad una distanza sufficiente al fine di attivare in tempo debito il processo di acquisizione e reazione, anche tramite interventi di rimozione degli ostacoli fissi (es. vegetazione trasbordante, rifiuti etc) che mobili (es. veicoli in sosta).

Gli interventi per la manutenzione evolutiva o conservativa della sovrastruttura stradale, finalizzate alla diminuzione dell'incidentalità, tendono a migliorare le caratteristiche superficiali delle pavimentazioni.

Gli interventi di miglioramento dell'impianto segnaletico, verticale e orizzontale. (realizzazione e manutenzione segnali usurati o non a norma).

Adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali delle intersezioni e dei relativi impianti - gestione delle velocità.

Si è constatata una notevole incidenza percentuale di incidenti e soprattutto di feriti in conseguenza del mancato rispetto della precedenza da parte dei conducenti; appare del tutto evidente quindi, l'importanza che ogni intervento utile ad incrementare la sicurezza delle intersezioni.

Cambiamento del tipo di intersezione.

L'intersezione a raso può essere sostituita con una rotonda. Questa Commissione, nel tempo, ne ha proposto almeno 4: a) quella tra via Maria Riposo e Viale Europa; b) tra innesto SS 113 e SP 47, c) tra SP 47 e autostrada uscita Alcamo Est, e tra SP 55 e uscita bretella autostradale Castellammare del Golfo.

Questa soluzione presenta notevoli vantaggi in termini di sicurezza; i dati, in studi effettuati prima e dopo la loro realizzazione, mostrano che il numero degli incidenti con feriti si è ridotto del 75%, mentre quello degli incidenti mortali è sceso del 95% tramite la riduzione dei punti di conflitto.

Inoltre la realizzazione delle rotonde, presenta altri vantaggi:

- 1) la diminuzione delle velocità generata dalle traiettorie vincolanti e dall'obbligo di dare la precedenza ai veicoli che hanno già impegnato la corsia, consente di moderare la velocità del traffico sull'asse principale e facilitare il passaggio degli altri flussi;
- 2) posta in corrispondenza degli accessi al centro urbano ha la funzione di "porta di accesso" con gli effetti dinanzi illustrati;
- 3) maggior fluidità del traffico;
- 4) possibilità di inversione di marcia;
- 5) bassi costi gestionali, rapportati ad un impianto semaforico.

Gli interventi specifici per l'adeguamento delle caratteristiche geometriche delle intersezioni sono vari e diversificati; alcuni esempi per le intersezioni a raso ordinarie sono l'ampliamento sede stradale mediante corsie di accumulo per la svolta a sinistra, l'ortogonalizzazione dell'intersezione, creazione di isole di canalizzazione.

In alcuni casi l'adeguamento della segnaletica può essere reso più efficace mediante interventi volti a interdire alcune manovre, ad esempio con delineatori di corsia.

Per quanto riguarda gli interventi di miglioramento della visibilità e/o illuminazione, vale quanto sopra, evidenziando l'utilità di interdire fisicamente la sosta dei veicoli in corrispondenza delle intersezioni.

### **GESTIONE DELLE VELOCITA'**

Gli interventi di mitigazione della velocità, agiscono sia fisicamente, cambiando le caratteristiche della strada, che psicologicamente, cambiandone la percezione.

I limitatori della velocità, sono tutti quei dispositivi che agiscono fisicamente sulle velocità attuate dagli automobilisti. Tali dispositivi devono essere posizionati in maniera tale che non si inseriscano con "effetto sorpresa", garantendo ampie distanze per la percezione e reazione che consentano ai veicoli di ridurre sufficientemente la velocità. In caso contrario potrebbe non ottenersi l'effetto desiderato, rendendo addirittura il punto più pericoloso.

Tali dispositivi possono così distinguersi:

1) Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzate o "speed tables". Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo, con pendenza in genere del 10%. La lunghezza interessata dal rialzo supera quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi;

2) Dossi – Serie di dossi, opportunamente intervallati, che interessano l'intera larghezza della carreggiata, e riducono la velocità generando guida poco confortevole alle velocità superiori a quelle desiderate. Essi hanno influenza anche su veicoli di servizio e di emergenza, con effetto chiaramente negativo e in ogni caso sono estremamente penalizzanti a causa disagio causato dal continuo sobbalzo del veicolo.

3) Restringimenti della carreggiata:

a) con isola centrale (sormontabile o meno) o salvagenti pedonali;

b) restringimenti laterali, strozzature e prolungamento dei marciapiedi.

Dispositivi agenti a livello percettivo. Abbiamo visto come una delle cause dell'eccesso di velocità sia l'errata percezione che i conducenti hanno della propria, da qui l'utilità di ogni strumento utile a renderli consapevoli.

1) Bande sonore e trattamenti superficiali che producono rumore e vibrazioni. Non sono finalizzati alla riduzione in sé della velocità, anche se sortiscono un certo effetto in tal senso, quanto quello di preavvisare di successivi dispositivi per la riduzione della velocità, in modo che gli utenti stessi possano modificare il loro comportamento.

2) Rallentori ottici, i sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente; la prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

3) Dissuasori di velocità o “speed display” o a “feedback”

Alle ore 10,50 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Si tratta di metodi innovativi (almeno per il nostro paese) di controllo della velocità; negli anni 80, furono sperimentati in vari paesi (Olanda, Canada) dei pannelli di grandi dimensioni posti lungo la strada in cui venivano riportate le percentuali dei veicoli che rispettavano, entro un margine di tolleranza, i limiti di velocità. Poiché molto spesso si tende ad adeguare il nostro comportamento su quello più diffuso, e la percentuale dei conducenti rispettosi dei limiti era dall'inizio superiore, il risultato fu che questa s'incrementò ulteriormente.

Altri studi suggeriscono che la riduzione della velocità sopra descritta, possa essere il frutto di due componenti, una relativa al confronto con gli altri e al susseguente adeguamento alla condotta della maggioranza dei conducenti, l'altra al fatto che l'esposizione delle informazioni su pannelli implicasse una sorveglianza elettronica col conseguente rischio, percepito dai conducenti, di incorrere in sanzioni.

Una variante di questa metodologia consiste nell'indicare agli automobilisti in un quadro elettronico la loro attuale velocità.

Benché tali display siano sempre più presenti o sia prevista l'installazione su varie tratte stradali italiane, non è stato possibile reperire studi in italiano che ne valutino l'efficacia; tuttavia esistono molte pubblicazioni in lingua inglese, consultando le quali si evince quanto segue:

- 1) la velocità media dei veicoli transitanti diminuisce dai 3 ai 10 km/h;
- 2) la riduzione risulta particolarmente marcata sui veicoli che eccedono il limite di velocità di oltre 10 km/h;
- 3) l'incremento percentuale dei conducenti che rispettano i limiti di velocità varia dal 10 al 40%;
- 4) l'effetto di tale riduzione permane entro un certo numero di km (dai 3 ai 10);
- 5) le valutazioni sull'utilità, accuratezza e leggibilità date dagli stessi automobilisti sono generalmente favorevoli.

Alle ore 11,05 entra il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.:” **Audizione dell'Assessore agli Affari Legali Avv. Renato Culmone relativamente alle cause che determinano i debiti fuori bilancio con sola attenzione a quelli da mancanza di controllo della viabilità urbana e rurale, e in merito al punto all'O.d.G. non trattato nella seduta del 09/10/2014: “Audizione dell'Assessore agli Affari Legali Avv. Renato Culmone per verificare la**



**consistenza dei mezzi a disposizione dell'autoparco comunale e non utilizzati, alla luce del sopralluogo effettuato dalla Commissione in data 19/09/2014”;**

Il Presidente Pipitone Antonio, preso atto dell'ennesima assenza ingiustificata dell'Assessore Renato Culmone, afferma che il comportamento dell'Assessore Culmone è irrispettoso nei confronti della Quarta Commissione e di conseguenza dei cittadini elettori alcamesi che la Commissione nella sua interezza rappresenta. Il Comportamento irrispettoso dell'Assessore Culmone, prosegue il Presidente Pipitone, si evidenzia anche dal fatto che più volte ha concordato con l'Assessore Culmone i giorni della settimana in cui l'Egregio Assessore ha dato disponibilità per partecipare alle sedute della Commissione.

L'accordo prevedeva di programmare le sedute della Commissione che avevano per oggetto problematiche relative alle deleghe assessoriali dell'Avv. Culmone nei giorni di Martedì e Giovedì. Con grande rammarico il Presidente Pipitone sottolinea che l'odierna seduta che ha all'O.d.G. la discussione sui debiti fuori bilancio e sulla verifica della consistenza dei mezzi a disposizione del Comune che si trovano all'autoparco comunale e non utilizzati, argomenti che riguardano la delega assessoriale dell'Assessore Culmone, non vede la partecipazione dell'Avv. Culmone senza preavviso, in considerazione del mancato dialogo e dell'assenteismo dello stesso.

Il Consigliere Lombardo Vito afferma che condivide in toto le parole del Presidente e si augura che sia presentata dalla maggioranza una mozione di sfiducia nei confronti dell'Assessore Culmone, e che finalmente dalle parole si passi ai fatti.

L'assenza dell'Assessore Culmone, prosegue il Consigliere Lombardo, è oltremodo grave considerato che le somme dei debiti fuori bilancio sono talmente alte che spesso sono una delle cause dello sforamento del patto di stabilità.

L'Amministrazione Bonventre, ormai al giro di boa, (sono passati due anni e mezzo dall'elezione del Sindaco), ha dimostrato senza possibilità di smentita, che non è in grado di Amministrare il comune in maniera efficace, efficiente e trasparente. Bonventre insieme alle sue varie giunte ha sfiorato il patto di stabilità, ha lavorato senza programmazione con un'evidente caratteristica, quella dell'improvvisazione vedi Bilancio, debiti fuori bilancio, viabilità, verde pubblico, personale, ospedale, acqua, isole ecologiche etc..

I problemi causati dalla precedente Amministrazione Scala, continua il Consigliere Lombardo, non solo non sono stati risolti, ma si ha la sensazione, ormai diventata certezza, che neanche si è tentato di risolverli. Il Sindaco Bonventre non si è assunto la responsabilità politica e personale di amministrare Alcamo, considerata l'assenza perenne del Sindaco che non ha deciso di chiedere l'aspettativa riguardo al lavoro che lui svolge a Palermo.

In mancanza del Sindaco, il potere decisionale non è passato al suo Vice, cambiati ogni 6 mesi, ma è passato alla dirigenza del Comune che ha sopperito, nel bene e nel male, alla carenza decisionale dell'Amministrazione Bonventre. Per cui io non chiedo solo le dimissioni dell'Assessore Culmone, ma del Sindaco e della sua giunta.

La Commissione si rammarica che non può discutere con l'Assessore Culmone, per l'ennesima volta, sulla verifica della consistenza dei mezzi a disposizione dell'autoparco comunale e non utilizzati alla luce del sopralluogo effettuato dalla Quarta Commissione in data 19/09/2014.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G.: **“Varie ed eventuali”**.

Il Presidente della Commissione Consiliare Pipitone ricorda all'Amministrazione Comunale la difficoltà con cui operano alcuni agricoltori. Le strade di penetrazione rurale sono sconnesse, intransitabili. Un caso per tutti: il plurisegnalato stato di degrado della strada a destra di Piano Marrano, più volte oggetto di sopralluogo, anche con l'Ing. Antonino Renda, lo scorso anno. Così, sottolinea il Presidente Pipitone, non si può andare avanti.

Alle ore 12,05 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

**IL SEGRETARIO**  
Lipari Giuseppe

**IL PRESIDENTE**  
Pipitone Antonio