



COMUNE DI ALCAMO
Provincia di Trapani
QUARTA COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE DI STUDIO E CONSULTAZIONE

Verbale N° 85 del 18/07/2014

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: INDAGINE CONOSCITIVA SU SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE COLLOCATE SULLE STRADE COMUNALI DI ALCAMO – MARINA: 1) TIPOLOGIA IN USO; 2) STANDARD DI SICUREZZA; 3) OSSERVANZA DEL CODICE DELLA STRADA; 4) CONTROLLI ALL'OSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI E DEI DIVIETI. VARIE ED EVENTUALI. Note
--	---

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		16,30	18,30		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		16,50	18,30		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		16,30	17,45		
Componente	Coppola Gaspare	SI		16,30	17,50		
Componente	Fundarò Antonio	SI		17,05	18,30		
Componente	Lombardo Vito	SI		16,30	18,30		
Componente	Sciacca Francesco	SI		17,25	18,30		

L'Anno Duemilaquattordici (2014), il giorno 18 del mese di Luglio, alle ore 16,30, 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 Campisi Giuseppe, Coppola Gaspare e Lombardo Vito.

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

Il Presidente da lettura dei verbali delle precedenti sedute.

Alle ore 16,50 entra il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Il Presidente Antonio Pipitone dà lettura dell'O.d.G.: **“Indagine conoscitiva su segnaletica orizzontale e verticale collocate sulle strade comunali di Alcamo – Marina: 1) tipologia in uso; 2) standard di sicurezza; 3) osservanza del Codice della Strada; 4) controlli all'osservanza degli obblighi e dei divieti. Varie ed eventuali”**.

Il Presidente Antonio Pipitone, premette, che la manutenzione della sovrastruttura stradale ha sempre ricevuto un particolare interesse nell'ambito dell'infrastruttura viaria. Ciò, prosegue il Presidente Antonio Pipitone, deriva dal fatto che ad essa sono ascritte funzioni fondamentali della marcia, con conseguenze immediate sulla qualità e sicurezza della stessa.

Nell'inquadrare l'evoluzione tecnologica nella manutenzione, vengono individuati diversi sottotemi.

Il monitoraggio e il trattamento dati rappresenta uno dei punti più delicati in quanto fondamentale per la rappresentazione delle caratteristiche qualitative della pavimentazione del manto stradale.

Il monitoraggio continuo della sovrastruttura è indispensabile per poter pianificare gli interventi di manutenzione. Diventa così necessaria la creazione di una banca dati contenente tutte le informazioni che, derivanti dal monitoraggio, siano idonee a caratterizzare nel tempo le proprietà funzionali e strutturali della pavimentazione stessa.

Su questo tema la ricerca ha messo a disposizione diverse metodologie che si differenziano per la scelta del principio e del sistema operativo che si vuole adottare.

Alle ore 17,05 entra il Consigliere Fundarò Antonio.

Il Presidente Pipitone dà la parola al Consigliere Antonio Fundarò, il quale prosegue dicendo che è possibile adottare un metodo di rilievo che si basa su un'ispezione visiva che, mediante la qualificazione e quantificazione delle degradazioni dei manti stradali, fornisce un indice sintetico, espressivo dello stato della pavimentazione. Questo metodo, basato come detto su un'indagine visiva, ben si adatta a situazioni che presentano risorse limitate (es. rete comunale alcamese). Si tenga presente che l'Italia non si è dotata ad oggi di un catalogo dei dissesti di riferimento, funzionale cioè all'effettuazione di rilievi visivi oggettivi e che abbia carattere di omogeneità sul territorio nazionale. Si assiste invece alla definizione di cataloghi dei dissesti messi a punto con riferimento a realtà locali (essenzialmente di tipo provinciale, comunale) o di tipo specifico (società autostradali).

Esistono, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, poi strumentazioni ad alto rendimento che consentono il monitoraggio speditivo della strada e la misura di indicatori come ad esempio la regolarità e l'aderenza.

La scelta tra diverse metodologie è dettata soprattutto dalle risorse finanziarie disponibili e dal contesto in cui si va ad operare; è ovvio che l'utilizzo di strumenti ad alto rendimento risulti difficoltoso in ambito urbano, sia per quanto riguarda le risorse disponibili (scarse), sia per il contesto che non garantisce condizioni ottimali di monitoraggio (problemi di traffico, pavimentazioni di tipo diverso, ecc.).

Alle ore 17,25 entra il Consigliere Sciacca Francesco.

Se da un lato in fase di esercizio si parla di "pianificazione", come insieme di attività attraverso le quali pervenire ad una sequenza logica e temporale degli interventi manutentivi da effettuarsi

sulla rete in gestione, è fondamentale osservare che tale attività potrebbe essere più utile e proficuamente svolta se per ogni opera, nel momento in cui ne viene concepito il progetto (quindi decisamente a monte della fase di esercizio), ne viene analizzato il “fabbisogno manutentivo” ed in particolare tempi, costi e tipologie di intervento. In effetti, nella dizione stessa di manutenzione, è implicito il concetto della prevedibilità e quindi programmabilità degli interventi futuri, resi necessari dal naturale decadimento delle caratteristiche funzionali delle infrastrutture, e ciò porta a riconoscere i piani di manutenzione come elaborati integranti di un progetto esecutivo, peraltro secondo quanto indicato da norme cogenti.

I piani di manutenzione sono pertanto uno degli strumenti fondamentali della gestione delle sovrastrutture stradali, in quanto descrivono la tipologia e l'articolazione temporale degli interventi che si prevede di attuare (strategia di manutenzione) al fine di garantire, per una certa durata, determinati livelli di funzionalità. Deve precisarsi che il piano di manutenzione fornisce elementi di dettaglio utili anche al dimensionamento dell'intervento stesso.

Il piano di manutenzione, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, deve essere ovviamente visto come uno strumento dinamico di gestione che una volta redatto nella fase di progetto deve essere successivamente verificato ed eventualmente aggiornato per tenere conto della reale evoluzione del degrado della sovrastruttura rispetto alle previsioni formulate.

Affinché il piano di manutenzione risulti effettivamente funzionale al soddisfacimento delle esigenze è necessario che la sua scelta venga effettuata attraverso l'ausilio di un criterio di ottimizzazione rispondente alle istanze degli utenti e dei non utenti, oltre che a quelle del gestore. Le metodologie che sono state fino ad ora proposte per la ricerca dei piani di manutenzione ottimali sono numerose, ma poche prendono in considerazione le reali esigenze degli utenti e solo negli ultimi anni si cominciano a valutare gli oneri per la comunità relativi al costo degli incidenti e quindi i benefici connessi ad un aumento della sicurezza. E' opportuno sottolineare che tra i fattori relativi alla comunità anche quelli ambientali dovrebbero assumere un peso non trascurabile.

La fase decisionale della manutenzione, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, in cui si dimensionano gli interventi è definita “livello di progetto” della manutenzione, a fronte del “livello di rete” nel quale ci si limita alla sola scelta tipologica degli interventi in relazione ai budget disponibili.

Alle ore 17,45 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Alle ore 17,50 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Per quanto riguarda la gestione delle pavimentazioni sarebbe necessario, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, implementare il Pavement Management System (PMS).

Tali procedure si traducono in sintesi in:

a) Indicatori caratteristici di stato e dati complementari: sono individuate le condizioni strutturali (capacità portante, degradi superficiali e ormaie), le condizioni funzionali (regolarità e aderenza) e i dati complementari (andamento plano-altimetrico, traffico, dati storici, ecc.).

b) Monitoraggio con dispositivi ad alto rendimento (mezzi e modalità operative): vengono redatte le schede tecniche degli strumenti adoperati per rilevare le condizioni della pavimentazione e sono descritte le modalità di misura (frequenza, protezione rispetto al traffico, misure complementari, ecc.).

c) Elaborazione delle misure su strada per il calcolo degli indicatori: in questa fase vengono descritte tutte le elaborazioni sui dati restituiti dai mezzi ad alto rendimento per permettere la determinazione degli indicatori caratteristici di stato.

d) Individuazione di tratte omogenee: ai fini di una più semplice gestione ed elaborazione dei dati acquisiti, questi sono accorpati per tratte omogenee secondo criteri di natura essenzialmente statistica.

e) Banca dati: organizzazione dei dati raccolti in una struttura di data - base opportuna e aderente agli obiettivi che si perseguono.

f) Pianificazione interventi: momento centrale dell'attività di gestione in cui, dopo un'attenta valutazione del decadimento delle caratteristiche delle pavimentazioni, si definiscono i piani di intervento.

In questo quadro generale, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, è necessario definire un percorso virtuoso per classificare le tipologie di intervento sul territorio comunale.

1) tipologia in uso;

Sarebbe necessario, precisa il Consigliere Fundarò, definire, in apposito regolamento Viario Comunale gli standard tecnici di ogni tipo di strada urbana, attraverso le seguenti classificazioni e prescrizioni:

- classificazione funzionale delle strade urbane;
- componenti di traffico ammesse (pedoni, veicoli motorizzati per il trasporto collettivo e privato, biciclette, sosta, carico-scarico delle merci) per ciascuna strada urbana classificata;
- organizzazione delle intersezioni stradali;
- dimensioni delle fasce di sosta laterale;
- disciplina delle occupazioni di sedi stradali (di carattere temporaneo o permanente).

Ulteriori elementi per la progettazione del miglioramento della sicurezza stradale in Città, riguardano i seguenti ambiti:

- prescrizioni dettagliate sulla gestione della sosta, dei passi carrabili e delle aree e modi per il carico - scarico delle merci;
- percorsi pedonali;
- percorsi ciclabili e ciclo-pedonali;
- spazi riservati al trasporto collettivo (fermate e corsie preferenziali);

- sistemi di moderazione del traffico urbano;
- zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali;
- segnaletica stradale.

2) standard di sicurezza;

Un capitolo a parte merita l'individuazione di standard di sicurezza, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò.

Ciò garantirebbe che vengano evitati i frequenti debiti fuori bilancio determinati da incidenti per insidie stradali.

3) osservanza del Codice della Strada;

4) controlli all'osservanza degli obblighi e dei divieti.

Sarebbe auspicabile, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, che si intensifichino i controlli sulla osservanza dei diventi e delle ordinanze.

Infine, il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, propone alcune:

TEMATICHE DA SVILUPPARE

1. Nei settori della comunicazione, informazione e sensibilizzazione della collettività e delle istituzioni sul tema della sicurezza stradale.
2. Nel campo della formazione alla sicurezza stradale nelle scuole e alla guida sicura.
3. Azioni di natura sanitaria e medica: educazione sanitaria mediante campagne di sensibilizzazione sugli effetti di droga e alcol, norme di primo soccorso, servizi medici di emergenza.
4. Iniziative volte al miglioramento dei livelli di sicurezza stradale nel settore del trasporto merci e persone.
5. Promozione dell'impiego di nuove tecnologie per aumentare la sicurezza degli utenti della strada.
6. Implementare il monitoraggio dell'incidentalità.
7. Introito di risorse economiche da destinare:
 - a) all'implemento e al miglioramento della segnaletica stradale e alle infrastrutture;
 - b) al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;
8. Interventi di "traffic-calming": sviluppo delle misure per ridurre la velocità con sistemi telematici di controllo della velocità e incremento delle "Zone 30" per la viabilità locale.

In tal senso, il Presidente della Commissione Antonio Pipitone, comunica che vengano trasmesse ai settori competenti le risultanze della presente Commissione Consiliare espresse nel corso dell'intervento del Consigliere Comunale Antonio Fundarò.

Alle ore 18,30, il Presidente Pipitone dichiara sciolta la seduta.

L SEGRETARIO
Lipari Giuseppe

IL PRESIDENTE
Pipitone Antonio