



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° 144 del 24/11/2014

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) Comunicazione del Presidente; 2. Lettura del verbale della seduta precedente; 3. Assetto della circolazione stradale, servizi di trasporto pubblico, regolamentazione della sosta e dei parcheggi, ciclabilità, mobilità sostenibile: le proposte della Commissione; 4. Piano urbano della mobilità e progetto sistema dei trasporti; 5. Varie ed eventuali.
	Note

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		18,00	19,25		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		18,00	19,25		
Componente	Campisi Giuseppe		SI				
Componente	Coppola Gaspare	SI		18,10	19,00		
Componente	Fundarò Antonio	SI		18,00	19,25		
Componente	Lombardo Vito	SI		18,00	19,25		
Componente	Sciacca Francesco	SI		18,00	19,15		

L'Anno Duemilaquattordici (2014), il giorno 24 del mese di Novembre, alle ore 18,00, 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 Castrogiovanni Leonardo, Fundarò Antonio, Lombardo Vito e Sciacca Francesco.

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

Alle ore 18,10 entra il Consigliere Coppola Gaspare.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **primo** punto all'O.d.G.: "**Comunicazioni del Presidente**".

Il Presidente Antonio Pipitone comunica che sono iniziati i lavori preannunciati dal Vice Sindaco e relativi al Verde Pubblico. Invita, inoltre, i Componenti della Commissione, per quanto di loro competenza a verificare se le numerose segnalazioni effettuate dalla Commissione Consiliare saranno oggetto, come dovrebbero, di attenzione.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **secondo** punto all'O.d.G.: "**Lettura del verbale della 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.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G: "**Assetto della circolazione stradale, servizi di trasporto pubblico, regolamentazione della sosta e dei parcheggi, ciclabilità, mobilità sostenibile: le proposte della Commissione**".

I problemi della mobilità costituiscono, premette il Presidente Antonio Pipitone, uno degli aspetti critici della vita quotidiana degli abitanti di Alcamo.

La città condivide infatti con gli altri comuni del Golfo di Castellammare l'intensa crescita della domanda di trasporto che ha accompagnato la crescita economica dell'area, il cambiamento degli stili di vita, la dispersione territoriale delle residenze e dei posti di lavoro, l'ampliamento delle opportunità derivanti da un territorio ricco ed accessibile.

Tutti fattori, continua il Presidente Pipitone, che hanno moltiplicato le occasioni di mobilità e gli scambi tra aree sempre più estese.

La crescita della domanda di mobilità, proseguita senza interruzione negli ultimi decenni, ha trovato la risposta più immediata nella crescita della motorizzazione privata, e conseguentemente del traffico, nonché nella creazione, sempre assai difficoltosa, di nuove infrastrutture, precisa il Consigliere Comunale Antonio Fundarò.

La realizzazione d'interventi di potenziamento della viabilità e del sistema dei parcheggi non è riuscita ad arginare l'inefficienza del sistema, per i danni alle persone e alle cose che derivano dall'inquinamento e, più in generale, per l'abbassamento della qualità dell'ambiente urbano dovuto alla congestione e alla presenza troppo pervasiva dei veicoli in circolazione e in sosta.

L'Amministrazione sta sviluppando in modo integrato il Piano Strategico Comunale ed il Piano Urbano della Mobilità "area vasta" per affrontare in modo congiunto la dimensione urbana

della mobilità e quella territoriale, l'insieme delle componenti del sistema, i problemi infrastrutturali e quelli organizzativi.

Il processo di redazione del piano della mobilità si è basato sulla valutazione comparata di diversi scenari progettuali, al fine di individuare l'alternativa che offre migliori performance in base agli indicatori di tipo trasportistico, di tipo economico, ambientale, ecc.

Da tale valutazione è risultato evidente come la regolazione del traffico e della sosta e l'organizzazione del trasporto collettivo risultino fondamentali per ottenere concreti risultati nello spostamento di quote di mobilità dall'auto privata ad altri mezzi. Per questa le scelte sono orientate verso il massimo rafforzamento del trasporto pubblico, sia su gomma, sia su ferro, introducendo un complesso d'interventi di regolazione del traffico, della sosta e di preferenziazione del trasporto pubblico, oltre naturalmente allo sviluppo del progetto di infrastrutturazione ciclabile della città.

Fattore questo, precisa il Consigliere Fundarò, che nonostante il Consiglio Comunale abbia preso posizione, non è stato sufficientemente preso in considerazione.

Obiettivo di questa convocazione è, a partire proprio dalla nozione di circolazione stradale, proporre suggerimenti per meglio definire l'assetto della circolazione stradale, servizi di trasporto pubblico e regolamentazione della sosta e dei parcheggi, ciclabilità, mobilità sostenibile, e tutto quanto connesso con la competenza specifica di questa Commissione Consiliare.

Partendo dall'analisi del D.P.R. 24.11.1970 n. 793 (Regolamento di esecuzione della legge 24.12.1969, n. 990, sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti), lo stesso precisava che dovessero considerarsi in circolazione anche i veicoli in sosta su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate ovvero tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico.

In effetti il termine, che da un'analisi superficiale sembra fare riferimento solo a veicoli, animali e pedoni in movimento su strade pubbliche ricomprende anche scontri privi di aspetti dinamici, così come non impone che siano le strade pubbliche teatro esclusivo dei sinistri stradali.

In relazione alle modalità in cui si realizza lo scontro, il Giudice di Pace di Perugia con la sentenza del 28/05/1996 ha avuto modo di puntualizzare: "Nell'ampia nozione di circolazione stradale sono compresi non soltanto i veicoli in moto, ma anche quelli in sosta momentanea su strada o altra area pubblica; pertanto sussiste la presunzione di responsabilità sancita dall'art. 2054 c.c., ogni qualvolta il conducente non adotti tutti gli accorgimenti necessari ad evitare danni ai terzi; come nel caso in cui occupi una zona in divieto di fermata, ponendo in essere una situazione di pericolo."

Di recente la Cassazione, Sez. III, 20/07/2010, n. 16895 ha ribadito : "La sosta di un veicolo a motore su un'area pubblica o ad essa equiparata integra, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2054 cod. civ. e dell'art. 1 della legge n. 990 del 1969 (ed ora dell'art. 122 del d.lgs. n. 209 del 2005), anch'essa gli estremi della fattispecie "circolazione", con la conseguenza che dei danni derivati a terzi dall'incendio del veicolo in sosta sulle pubbliche vie o sulle aree equiparate risponde anche l'assicuratore, salvo che sia intervenuta una causa autonoma, ivi compreso il caso fortuito, che abbia determinato l'evento dannoso." (In senso conforme: Cassazione, n. 15392. 13/07/2011, Cassazione n. 3108 del 11/02/2010 - Cassazione n. 8305 del 31/03/2008 - Cassazione n. 13239 del 22/05/2008 - Cassazione n. 2302 del 06/02/2004).

La sosta pertanto, consistente nella sospensione del veicolo protratta nel tempo, è compresa nella nozione di circolazione. Diverse sono infatti le pronunce che hanno ritenuto in circolazione, con conseguente applicazione della normativa Rc auto, le auto in sosta che incendiandosi hanno cagionato danni a beni mobili o immobili presenti in prossimità delle stesse (Trib. La Spezia 13/07/1994 - Cassazione n. 2302 del 06/02/2004 - Tribunale di Roma del 10/03/2001), così come la fermata, coincidente con la momentanea sospensione della marcia, è stata considerata come circolazione (Cassazione penale 20/05/1982).

Nell'ottica di un' atteggiamento di rigidità nei confronti di chi, in stato di ebbrezza, si mette alla guida di un veicolo, la sentenza della Cassazione penale del 12/10/2007, n. 37631 ha enunciato: "In materia di circolazione stradale, deve ritenersi che la «fermata» costituisca una fase della circolazione, talché è del tutto irrilevante, ai fini della contestazione del reato di guida in stato di ebbrezza, se il veicolo condotto dall'imputato risultato positivo all'alcoltest fosse, al momento dell'effettuazione del controllo, fermo ovvero in moto."

Per quanto riguarda, invece, il luogo del sinistro la Cass. Civ. sez. III, 11/04/ 2000, n. 4603 ha precisato che per aree equiparate a quelle di uso pubblico si devono intendere "quelle aree che, ancorché di proprietà privata sono aperte ad un numero indeterminato di persone, ossia sussista la possibilità giuridicamente lecita, di accesso ad esse da parte di soggetti diversi dai titolari di diritti sulle stesse ..."

Di recente sempre la Cassazione civile, sez. II, con la sentenza n. 17350 del 25/06/2008 ha ribadito: "Ai fini della definizione di «strada», è rilevante, ai sensi dell'art. 2, comma 1, del nuovo codice della strada, la destinazione di una determinata superficie ad uso pubblico, e non la titolarità pubblica o privata della proprietà. È pertanto, l'uso pubblico a giustificare, per evidenti ragioni di ordine e sicurezza collettiva, la soggezione delle aree alle norme del codice della strada. Ciò è confermato dall'ultimo inciso del comma 6 dell'art. 2, ai sensi del quale anche le strade «vicinali» sono assimilate alle strade comunali, nonostante la strada vicinale sia per definizione (art. 3, comma 1, n. 52, stesso codice) di proprietà privata, anche in caso di destinazione ad uso pubblico."

Degna di menzione per la completezza e chiarezza del principio enunciato è la sentenza della Cassazione n. 17279 23/07/2009: "Questa Corte ha più volte rilevato, peraltro, che i criteri decisivi per individuare l'ambito di applicazione della citata norma e delle regole in tema di assicurazione obbligatoria non consistono necessariamente nella natura privata o pubblica dei diritti di proprietà sulla stessa, nè nel fatto che essa sia collocata in una od altra posizione rispetto ad uno stabile di proprietà privata; consistono invece nell'apertura o meno dell'area stessa all'uso pubblico, in termini tali per cui risulti ordinariamente adibita al traffico veicolare. Vale a dire, ogniqualvolta l'area, ancorchè di proprietà privata, sia aperta ad un numero indeterminato di persone, alle quali sia data la possibilità di accedervi, pur se non titolari di diritti sulla stessa, e ciò comporti la normale circolazione di veicoli al suo interno, sono da ritenere applicabili sia le norme del codice della strada, sia l'art. 2054 cod. civ., sia la L. n. 990 del 1969, sull'assicurazione obbligatoria."

Alla luce di quanto detto fino ad ora, è necessario citare la Cassazione n. 3538 del 15/04/1996 che, se ancora ce ne fosse bisogno, ha puntualizzato che, affinché il danneggiato di un sinistro stradale abbia la possibilità di agire direttamente nei confronti dell'assicurazione del danneggiante, occorre fare riferimento al luogo in cui è avvenuta la circolazione e non al luogo in cui si è verificato il danno, ragion per cui se un veicolo circolante su strada pubblica sbanda e invade un'area privata, il danneggiante può rivolgersi all'assicurazione del responsabile.

La missione che dovrebbe garantire l'Ufficio, continua il Consigliere Comunale Francesco Sciacca, è quello di presidiare le funzioni relative allo studio, la pianificazione e la regolamentazione del sistema di viabilità urbana, operando per un efficiente assetto della circolazione stradale, mediante il coordinamento delle politiche e delle attività volte ad assicurare un'ordinato sistema che comprenda il traffico privato e i servizi di trasporto pubblico, e disciplinando in maniera sostenibile tempi, spazi e luoghi relativi al traffico, alle soste, alle aree pedonali e ciclabili.

L'Ufficio, inoltre, dovrebbe promuovere l'esecuzione e l'aggiornamento del PGT e del PUM, predisponendo ed attuando i Piani particolareggiati e i Piani esecutivi del traffico urbano e curando il coordinamento tra i documenti di pianificazione comunale e quelli degli altri soggetti preposti alla gestione – programmazione della mobilità (provincia, ATP, ARST ecc.).

Attenzione, continua il Consigliere Comunale Leonardo Castrogiovanni, dovrebbe essere posta alla cura e alla gestione dell'impianto e all'adeguamento e alla manutenzione della segnaletica stradale e degli impianti semaforici.

E' responsabile, infatti, continua il Consigliere Castrogiovanni, dei procedimenti autorizzatori e rilascia i conseguenti provvedimenti in materia di circolazione, sosta ed occupazione di suolo pubblico.

Promuove, inoltre, continua il Consigliere comunale Gaspare Coppola, la definizione di sistemi di miglioramento della qualità del trasporto urbano, diffondendone la conoscenza tra i cittadini e gli utenti in genere, ne verifica l'attuazione e ne rende pubblici i risultati.

Ed infine cura, continua il Consigliere Gaspare Coppola, la pianificazione delle iniziative e la gestione delle attività di organizzazione e regolamentazione della circolazione nelle aree a traffico limitato coordinandole attività intersettoriali che a dette aree afferiscono legate alla mobilità ed è responsabile dei procedimenti amministrativi anche autorizzatori e concessori relativi alla circolazione in dette aree.

Cura, infine, le attività e gli adempimenti di carattere amministrativo e tecnico relativi ai parcheggi ed elabora relativi piani e programmi.

Su questi aspetti, la Quarta Commissione Consiliare, intende intervenire per assicurare alla Città, adeguatezza degli interventi e coerenza degli stessi con i fabbisogni degli alcamesi.

La Commissione, nello specifico, gradirebbe, continua il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone, maggiori delucidazioni, onde incidere con piu' efficacia su:

- gestione e sviluppo dei piani relativi alla mobilità, alla viabilità, alla sosta, ai trasporti e al traffico;
- pianificazione e attuazione delle iniziative per la riduzione e la fluidificazione del traffico;
- coordinamento del Piano di Mobilità del Comune con i Piani degli altri comuni;
- gestione del traffico, manutenzione semaforica e segnaletica e rilascio autorizzazioni connesse;
- concessioni e convenzioni relative alla gestione dei parcheggi pubblici;
- gestione attività e regolamentazione circolazione nelle ZTL e rilascio di permessi di transito e sosta per tali aree;
- rilascio autorizzazioni per i passi carrabili e contrassegni per le persone diversamente abili;
- rilascio contrassegni per la sosta dei residenti;
- autorizzazioni per l'occupazione del suolo pubblico con ponteggi di cantiere, autoscale o mezzi di trasporto;
- ordinanze per la regolamentazione del traffico in occasione di lavori;
- controllo della qualità dei servizi di trasporto pubblico locale;
- assicurazione di informazione ai residenti nel caso di chiusura delle strade per eventi, costruzioni e feste, di aperture del sotto-suolo e di modifiche alla circolazione del traffico.

Il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone fa presente che come prioritario impegno, di questa riunione, inoltre, bisogna considerare quello di porre un'adeguata attenzione agli attraversamenti pedonali anche al fine di fornire, all'Amministrazione Comunale di Alcamo, sufficiente e ragionevoli suggerimenti onde evitare danni a cose e, principalmente, a persone.

A tal riguardo il Presidente della Commissione Antonio Pipitone fa presente che l'attraversamento stradale pedonale è l'attrezzatura più comune nei nostri centri urbani, ma generalmente la meno rispettata e tra le più pericolose. Gli attraversamenti sono infatti spesso lo scenario di numerosi incidenti che coinvolgono il pedone, l'utente della strada più vulnerabile, nel momento dell'attraversamento. Quindi i percorsi pedonali, da privilegiare in ambiente urbano rispetto agli altri itinerari dei diversi utenti della strada, presentano generalmente attraversamenti il cui transito risulta ad alto rischio di conflitto.

Le cause d'incidente negli attraversamenti, interviene il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, sono molteplici e non possono essere solo ricondotte all'azione "irresponsabile" del pedone, ma vanno invece ricercate soprattutto nella mancata pianificazione degli itinerari pedonali urbani, nella disordinata organizzazione delle funzioni urbane, nella scarsa pianificazione del traffico veicolare e nella scarsa qualità di progettazione dell'infrastruttura stradale.

Purtroppo, continua il Consigliere Fundarò, si è abituati a vedere l'attraversamento pedonale come un elemento che blocca il flusso veicolare transitante sulla strada, cioè il pedone che attraversa è considerato un elemento che interrompe, cioè penalizza, il regolare deflusso dei veicoli. Questo concetto deriva dall'abitudine generale di considerare tutte le strade con le stesse caratteristiche di quelle extraurbane, in cui invece correttamente si privilegia il transito dei veicoli a motore. In ambiente urbano è il flusso veicolare che interrompe il percorso pedonale, cioè sono gli autoveicoli che, transitando sull'attraversamento, penalizzano il deflusso pedonale.

A questo riguardo, alcuni mesi fa, anche questa Commissione Consiliare, nel corso di un attento sopralluogo, aveva fatto emergere come la segnaletica orizzontale degli attraversamenti fosse sbagliata, perché le fasce bianche si presentano perpendicolari al percorso del pedone e longitudinali a quello del veicolo, mentre dovrebbero essere perpendicolari all'asse stradale, per trasmettere il messaggio dell'arresto del veicolo, risultando longitudinali al percorso pedonale.

Certo un'idea rivoluzionaria, assai innovativa, che trova, continua il Consigliere Fundarò, alcuni validi esempi in alcune grandi città italiane e comunque, suggerimenti, anche in alcune prese di posizione da parte dell'ACI.

Pertanto si dovrebbe far emergere nella città la continuità dei diversi itinerari pedonali, in modo che negli spazi stradali in cui vi è promiscuità tra pedoni e veicoli (come negli attraversamenti pedonali) sia l'itinerario veicolare ad interrompersi.

Questo concetto, continua il Consigliere Fundarò, che sembra ovvio tanto è semplice, non è stato generalmente assimilato dai tecnici che gestiscono le strade, infatti è comune vedere

nelle nostre città gli attraversamenti realizzati con il fine di creare meno disturbo possibile al deflusso veicolare, con la conseguenza che poi non vengono utilizzati dal pedone.

E' noto come il pedone tende a compiere il percorso più breve, quindi se l'attraversamento pedonale non è inserito correttamente lungo tale percorso, non verrà generalmente utilizzato.

Si assiste, anche se più raramente rispetto al caso precedente, ad un numero eccessivo di attraversamenti lungo alcuni tronchi stradali ed in tal caso la conseguenza è che l'automobilista non li rispetta.

Sarebbe semplicistico però ridurre i pedoni ad un solo tipo d'utente della strada, perché essi si distinguono per le diverse abilità (per esempio l'ipovedente rispetto al non udente) e per i diversi livelli di capacità motorie. In particolare i pedoni anziani o bambini sono considerati utenti più deboli rispetto al pedone normodotato, pure i pedoni con difficoltà motorie temporanee o permanenti. L'attenzione agli attraversamenti quindi risponde all'esigenza di migliorare la qualità dei nostri ambienti urbani, attraverso un aumento della sicurezza della mobilità pedonale, a cui si deve dare priorità in ambiente urbano.

Pertanto il presente ordine del giorno, sotto forma di suggerimento, potrebbe, sicuramente essere di guida ai tecnici dell'Ufficio Tecnico del Traffico e ad altri tecnici che operano nel settore, fornendo un notevole contributo alla tematica della sicurezza degli utenti deboli della strada.

Il Consigliere Lombardo Vito afferma che diverse volte ha fatto presente in Commissione che sarebbe necessario risolvere in maniera definitiva la circolazione stradale. In particolare per la questione della viabilità del centro storico sarebbe auspicabile cambiare la circolazione stradale di Via Discesa del Santuario invertendo il senso di marcia. In questo modo coloro che vengono dal Canalotto, arrivati al Bar Cristal, hanno la possibilità di salire tutta la Via Discesa del Santuario per arrivare direttamente al posteggio di Piazza Bagolino e quindi posteggiare facilmente nel parcheggio di Piazza Bagolino. Inoltre sarebbe necessario per chi viene da C/da Gammara e arrivati alla fine del Corso 6 Aprile "Porta Trapani" avere la possibilità di scendere il Corso 6 Aprile, arrivare in prossimità del centro storico e facilmente arrivare in Piazza della Repubblica per posteggiare. Inoltre, continua il Consigliere Lombardo, sarebbe necessario installare delle rotatorie vicino Via Agostino Messana per snellire il traffico. Le rotatorie dove è possibile farle sarebbe auspicabile che si facessero, perché sono fondamentali per snellire il traffico. Insomma sarebbe oltremodo necessaria una rivoluzione copernicana, gestita da coloro che vivono ad Alcamo e non dare incarichi a persone che vengono da fuori, come è stato fatto dall'Amministrazione Scala e profumatamente pagati, per risolvere definitivamente la circolazione stradale. Il tutto deve avvenire, continua il Consigliere Lombardo, dopo avere risolto il problema del trasporto pubblico, fondamentale per risolvere la circolazione stradale, perché il trasporto pubblico si svolge lungo il famigerato quadrilatero

alcamese (Viale Italia, Viale Europa, Via Maria del Riposo, Corso 6 Aprile), ragion per cui diversi autobus cittadini che percorrono il quadrilatero alcamese potrebbe risolvere definitivamente il problema del caos del traffico urbano.

Un altro problema da risolvere, prosegue il Consigliere Lombardo, è quello dei parcheggi pubblici; come più volte evidenziato in Commissione è urgente elaborare un piano di parcheggi pubblici a pagamento e non. Per i parcheggi a pagamento, il Consigliere Lombardo trova necessario, onde evitare sprechi di denaro pubblico e risanare le casse comunali, internalizzare il servizio per fare lavorare l'enorme numero di personale dell'Ente comunale, come ausiliari del traffico. Il personale del comune, continua il Consigliere Lombardo, che attualmente si trova a svolgere non un lavoro per cui è stato assunto, ma dietro una scrivania a fare non so che cosa, dovrebbe essere messo nelle condizioni di lavorare e guadagnarsi onestamente la paga che percepiscono mensilmente.

Fino ad ora, conclude il Consigliere Lombardo, l'Amministrazione Bonventre sia sulla circolazione stradale, sia sui parcheggi, sia sull'enorme problema del centro storico, latita e latiterà perché non è in grado, come ha dimostrato in questi due anni e mezzo, di programmare, ma solo di improvvisare.

Alle ore 19,00 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G: **“Piano urbano della mobilità e progetto sistema dei trasporti”**.

Il PUM, precisa il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone, rappresenta un documento di programmazione della mobilità finalizzato allo sviluppo e alla valorizzazione di “Alcamo” di fatto non proiettata, nell'Area del Golfo nella sua globalità di sistema economico, culturale e sociale, e come nodo di eccellenza del sistema infrastrutturale regionale.

Il Piano Urbano della Mobilità integra il Piano Strategico della Città di Alcamo e definisce una serie d'interventi prioritari nel settore della mobilità e delle sue implicazioni; avrà un orizzonte temporale di medio lungo periodo e dovrà considerare tutti gli elementi del sistema dei trasporti, comprese le infrastrutture.

Lo studio, partendo dal quadro attuale, sarà condotto in linea con la disciplina nazionale ed europea in materia e, in particolare, senza alcuna valenza esaustiva, secondo le seguenti indicazioni e riferimenti normativi.

1. D. Lgs. n.163/2006, Codice dei Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione della direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE;
2. L. 24.11.2000 n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi – art. 22 Piani urbani di mobilità;
3. D.P.R. 14.03.2001 “Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica” e relativo documento tecnico;

4. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – I Piani Urbani della Mobilità – Linee Guida.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Alcamo è da intendersi quale “progetto del sistema della mobilità”, comprendente un insieme organico d'interventi infrastrutturali, tecnologici, gestionali finalizzati al raggiungimento di specifici obiettivi.

Gli obiettivi generali del Piano Urbano della Mobilità sono:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
- abbattere i livelli d'inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi;
- ridurre i fenomeni di congestione del traffico nelle aree urbane caratterizzate da un'elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un miglior assetto del territorio e dei sistemi urbani.

Per ciascuno degli obiettivi generali del Piano, dovrebbero essere individuati, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, espliciti indicatori di raggiungimento dei risultati ed il loro valore attuale sarà determinato con dati da fonte, indagini o simulazione.

Il PUM per poter perseguire al meglio gli obiettivi già richiamati, tenuto conto degli strumenti di pianificazione generale ed esecutiva, deve essere coordinato con gli altri piani di settore, quali i piani di azione per il miglioramento e per il mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico-sanitari, energetici, quelli urbanistico territoriali e con la pianificazione dei servizi sociali, dei tempi e degli orari.

Inoltre, il PUM sarà progettato in coerenza con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale, secondo le procedure già in vigore o da emanare nei singoli ordinamenti regionali.

In particolare, il Piano Strutturale comunale, il PUM dovrebbe costituire strumento di verifica e di valutazione degli interventi ivi contenuti per gli aspetti legati alla mobilità.

Gli interventi che dovrebbero essere compresi nel PUM sono relativi a:

- le infrastrutture di trasporto pubblico relative a qualunque modalità;
- le infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale;
- i parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio;
- le tecnologie;
- le iniziative dirette ad incrementare e/o migliorare il parco veicoli;

- il governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la struttura del mobility manager;
- i sistemi di controllo e regolazione del traffico;
- i sistemi d'informazione all'utenza;
- la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, nei comuni e nelle aree densamente urbanizzate.

Il progetto del Piano Urbano della Mobilità (PUM) dovrebbe essere articolato nelle seguenti fasi:

- Fase A – Analisi della situazione attuale ed Analisi della domanda futura;
- Fase B – Valutazione della situazione attuale, “scenario zero”;
- Fase C – Scenari di progetto del Piano Urbano della Mobilità e fasi di attuazione;
- Fase D – Supporto all'Amministrazione in fase di approvazione del PUM.

Il presente rapporto è relativo alla Fase A del PUM “Analisi della situazione attuale ed Analisi della domanda futura”.

Sotto il profilo metodologico, il Piano dovrebbe ricostruire e analizzare la struttura attuale del sistema dei trasporti e del quadro programmatico e progettuale esistente con particolare riferimento agli interventi infrastrutturali ed alle azioni in corso di realizzazione o finanziate nella nostra Città di Alcamo, precisa il Consigliere Antonio Fundarò.

Tali interventi costituiscono gli elementi per la definizione dello scenario di riferimento a partire dal quale sarà elaborato nelle fasi successive quello progettuale. L'esame delle criticità attuali e di quelle residue e/o emergenti nello scenario di riferimento a seguito delle ipotesi di evoluzione della domanda di trasporto sarà effettuato alla luce degli obiettivi generali indicati dal Piano Strategico e di obiettivi specifici derivati dalle peculiarità dell'area oggetto di studio il cui raggiungimento sarà misurato attraverso l'individuazione di opportuni indicatori di performance.

Successivamente sarebbe necessario effettuare, continua il Consigliere Antonio Fundarò, una serie di valutazioni preliminari su macroscenari alternativi che si differenzieranno tra loro per l'assetto prefigurato dei sistemi portanti della mobilità e delle conseguenti politiche di governo-orientamento della domanda. Lo scenario progettuale dovrebbe essere ottenuto per successive approssimazioni e affinamenti a partire dai macroscenari alternativi secondo un processo in cui assume un peso rilevante il livello di conseguimento degli obiettivi prefissati.

Alle ore 19,15 esce il Consigliere Sciacca Francesco.

La Commissione fatte le dovute premesse chiede all'Amministrazione Comunale di porre attenzione a:

- 1) Circolazione nel Viale Europa: attenzione agli attraversamenti in cui sono ripetutamente violati i divieti e le prescrizioni;
- 2) Verifica della collocazione della segnaletica verticale sopra i marciapiedi di ridotte dimensioni: la stessa ingombra il passaggio pedonale arrecando nocumento ai pedoni;
- 3) Verifica della possibilità di apertura delle perpendicolari alla Via Bandiera con possibilità di accesso alla Via Zanella;
- 4) Senso unico nella Via Enrico De Nicola, Via Dalla Chiesa, Via Gozzano, onde permettere una migliore fluidità della circolazione;
- 5) Attenzione ai tanti abusi nei posteggi alle intersezioni tra le perpendicolari e la Via Pietro Maria Rocca (esempio Via Ruisi, Via Bembina, etc);
- 6) intersezione tra Via Roma e Via Fratelli Sant'ANNA, andrebbero collocati i piloni giallo neri, per impedire l'indecente posteggio in prossimità delle intersezioni;
- 7) Posteggi selvaggi in Via Enrico De Nicola, non solo sul lato ove vige il divieto, ma anche davanti i garage e gli accessi ai palazzi sul lato sinistro, salendo dal Viale Europa;
- 8) Segnaletica inesistente lungo la Via del Mare, in Contrada Calatubo, sulle intersezioni ed assenza di segnalazione indicante la presenza di centro abitato e delle dovute prescrizione del limite di velocità;
- 9) Inversione del senso di marcia in Via La Masa con ingresso da Via SS Salvatore, direzione Via Leone, onde permettere il naturale deflusso della viabilità, diretta in Via Maria Riposo, che altrimenti s'immetterebbe nel Viale Europa;
- 10) Controllo del parcheggio selvaggio, in prossimità delle scuole, negli orari d'inizio e fine delle lezioni: andrebbe assicurato il posteggio secondo norma e non già in seconda e terza fila, talvolta con grave rischio per l'incolumità dei bambini spesso costretti a districarsi tra autovetture piu' alti di loro;
- 11) Eliminazione del divieto di sosta in Via Fratelli Sant'Anna, in prossimità del Corso 6 Aprile: detta previsione sottrae almeno 8 posti auto proprio in prossimità della piu' affollata arteria alcamese.

Il Presidente, finita la trattazione dei punti all'O.d.G., alle ore 19,25 scioglie la seduta.

IL SEGRETARIO
Lipari Giuseppe

IL PRESIDENTE
Pipitone Antonio