



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° 146 del 28/11/2014

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. Criteri di progettazione di nuovi elementi di attraversamenti pedonali; segnaletica orizzontale; marciapiede; rampa; isola pedonale “salvagente”; pavimentazione tattile; attraversamento pedonale rialzato; rallentatori di velocità; impianto semaforico pedonale; segnaletica verticale; illuminazione artificiale attraversamenti pedonali; 4. Varie ed eventuali.
	Note

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		10,00	11,40		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		10,50	11,40		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		10,20	11,20		
Componente	Coppola Gaspare	SI		10,00	10,55		
Componente	Fundarò Antonio	SI		10,00	11,40		
Componente	Lombardo Vito	SI		10,00	11,40		
Componente	Sciacca Francesco	SI		10,00	11,30		

L'Anno Duemilaquattordici (2014), il giorno 28 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, Fundarò Antonio, 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.:”**Comunicazione del Presidente**”.

Il Presidente Pipitone comunica la necessità di stilare, anche in vista della predisposizione del Piano Regolatore Generale, un elenco di problematiche attinenti all'industria, artigianato, agricoltura, commercio, ma anche ambiente ed energia, che andrebbero sottoposte allo studio preventivo e, solo dopo, indicati ai tecnici che verranno incaricati di ciò.

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.

Alle ore 10,20 entra il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.:”**Criteri di progettazione di nuovi elementi di attraversamenti pedonali; segnaletica orizzontale; marciapiede; rampa; isola pedonale “salvagente”; pavimentazione tattile; attraversamento pedonale rialzato; rallentatori di velocità; impianto semaforico pedonale; segnaletica verticale; illuminazione artificiale attraversamenti pedonali.**

La convocazione prende spunto dalla recente pubblicazione delle “Linee guida per la progettazione degli attraversamenti pedonali” che, come ribadisce il Presidente della Commissione Antonio Pipitone, è da ritenersi molto significativa nell'ambito culturale della tecnica del traffico, in quanto 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 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 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 anni fa, precisa il Consigliere Fundarò, nel proporre alcune pagine della Guida, opportunamente lette e portate all'attenzione dell'intera Commissione, era stato 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.

Pertanto, in ragione di queste osservazioni, legge il Consigliere Fundarò, 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, 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. È 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, continua nella lettura il Consigliere Fundarò, 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 volume, sotto forma di manuale, posto allo studio della Commissione, sarà sicuramente di guida ai tecnici che operano nel settore, fornendo un notevole contributo alla tematica della sicurezza degli utenti deboli della strada.

Sicurezza, per garantire la quale, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, questa Commissione Consiliare si è spesa, si sta impegnando, e si mobilerà con tutte le forze a sua disposizione.

Il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, propone allo studio e alla consultazione delle Componenti della Commissione alcuni RIFERIMENTI NORMATIVI che riguardano:

1. normative vigenti in Italia;
2. le normative nel resto del mondo: Unione Europea, Svizzera, Francia, Regno Unito, Stati Uniti, Australia, India, Nuova Zelanda;
3. pone, inoltre, all'attenzione della Commissione una tabella di confronto delle normative vigenti, norme di comportamento.

In questa prima parte del documento, precisa il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, vengono sinteticamente riportati i riferimenti normativi utilizzati per la redazione delle linee guida di progettazione degli attraversamenti pedonali. Nella sintesi, vengono esaminate quali sono le norme vigenti in materia di attraversamenti pedonali nei paesi considerati, le principali caratteristiche della normativa ed evidenziati i parametri con i quali ci si è confrontati per la definizione delle presenti "Linee Guida". A partire dalla normativa italiana, in successione, viene esaminata la normativa di riferimento europea, e quella di ogni singolo paese, con particolare riferimento a Svizzera, Francia e Regno Unito. A livello mondiale il confronto è stato effettuato con le normative degli Stati Uniti, dell'Australia, dell'India e della Nuova Zelanda. Il confronto tra le varie normative italiane ed estere è stato utile per individuare le migliori soluzioni per la corretta realizzazione di un attraversamento pedonale. In particolare, alcune delle soluzioni previste nelle normative estere hanno fornito delle utili indicazioni per le soluzioni proposte nelle presenti "Linee Guida". In ultima battuta, il Consigliere Fundarò, da lettura delle nuove proposte contenute nel volume circa le CARATTERISTICHE TECNICHE che andrebbero osservate o considerate circa:

- Criteri di progettazione degli elementi degli attraversamenti pedonali;
- Segnaletica orizzontale;
- Marciapiede;
- Rampa;
- Isola pedonale "salvagente" ;
- Pavimentazione tattile;
- Attraversamento pedonale rialzato;

- Rallentatori di velocità;
- Impianto semaforico pedonale;
- Segnaletica verticale;
- Illuminazione artificiale attraversamenti pedonali.

Da un punto di vista metodologico, quando si progetta un attraversamento pedonale, bisognerebbe perseguire i seguenti obiettivi:

- accessibilità, sicurezza e comfort per i pedoni;
- perceibilità dell'attraversamento pedonale;
- riduzione della velocità veicolare;
- miglioramento della visibilità reciproca.

Alle ore 10,50 entra il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Per quanto riguarda l'accessibilità, la sicurezza e il comfort dei pedoni, bisognerebbe che si prestassi maggiore attenzione alla tipologia della pavimentazione, alla qualità delle attrezzature di sicurezza per favorire l'attraversamento nel luogo indicato, a garantire la continuità dell'attraversamento pedonale con il percorso pedonale ed il marciapiede ed, infine, all'eliminazione delle barriere architettoniche per i disabili. Il secondo obiettivo è rappresentato dalla perceibilità dell'attraversamento pedonale, la cui forma, dimensione e collocazione deve derivare da un progetto di integrazione tra strada e funzioni locali.

Alle ore 10,55 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Occorre, inoltre, agire sulla forma e sui caratteri ambientali degli attraversamenti pedonali, rinforzando le caratteristiche di manufatto appartenente al paesaggio urbano. Bisogna, infine, agire sulla cadenza degli attraversamenti pedonali, soprattutto lungo le strade ad alta domanda pedonale, in modo da segnalare la presenza potenziale dei pedoni e scoraggiare comportamenti scorretti da parte degli automobilisti. Il terzo obiettivo da perseguire è la riduzione della velocità veicolare, in particolar modo sulle strade di quartiere e locali.

In questi casi si rende necessaria la costruzione di un'isola ambientale, dove le diverse componenti di traffico condividano i medesimi spazi mediante: restringimenti della carreggiata, isola salvagente ed opere di sopraelevazione della pavimentazione. La Commissione ritiene, con unanime parere, che le proposte elaborate dall'ACI, ed in questa seduta studiate, attenzionate, valutate e comparate, sono ottima soluzione per alcuni dei problemi cui è costretto ad operare il Servizio specifico deputato alla sicurezza stradale. Tenerlo, lo studio, nella dovuta considerazione, deve essere un imperativo per l'Amministrazione Comunale e principalmente per chi è responsabile del Servizio Sicurezza Stradale. L'ACI con queste "Linee Guida" voleva, infatti, consolidare, ci è riuscito, commenta il Consigliere Antonio Fundarò, il suo pluriennale impegno per la sicurezza stradale. L'attenzione agli utenti più vulnerabili si rende necessaria anche alla luce dei dati dell'incidentalità stradale che da qualche anno evidenziano un costante aumento degli incidenti con pedoni coinvolti, seppure a fronte di una diminuzione della mortalità dei sinistri stradali. Il fenomeno non riguarda soltanto l'Italia ma interessa tutte le nazioni europee. Ed è proprio in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, che avviene una parte troppo rilevante (tra il 25% ed il 30%) degli incidenti che vedono coinvolti i pedoni, sia perché gli attraversamenti pedonali non sono progettati, costruiti e mantenuti correttamente, sia perché su di essi i pedoni credono di essere al sicuro, abbassando il livello di attenzione che invece dovrebbe sempre rimanere elevato.

Alle ore 11,20 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

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

Il Presidente della Commissione segnala la persistente grave precarietà dell'incrocio tra Via Roma e Via Fratelli Sant'Anna. Sia in termini di sicurezza, stante la velocità con cui le autovetture lo attraversano, in entrambi i sensi, sia in termine di percorribilità, essendo impedito, causa il taglio di alcuni piloni che impedivano il parcheggio in intersezione, la svolta senza intralcio alla circolazione e alla sicurezza.

Alle ore 11,30 esce il Consigliere Sciacca Francesco.

Dopo un breve dibattito alle ore 11,40 la seduta viene sciolta.

IL SEGRETARIO
Lipari Giuseppe

IL PRESIDENTE
Pipitone Antonio