



## 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° 02 del 05/01/2015

<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> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Comunicazione del Presidente;</li><li>2. Lettura del verbale della seduta precedente;</li><li>3. Piano sicurezza stradale;</li><li>4. Predisposizione di un documento da inviare al Sindaco per il successivo inoltro al Governo per introdurre, nel Codice della strada, norme utili e chiare, superando ogni dubbio interpretativo, atte a favorire la circolazione urbana e quotidiana delle biciclette, compreso il senso unico “eccetto bici” per consentire alle amministrazioni locali di prendere decisioni in tal senso e per prevenire incidenti con il coinvolgimento di ciclomotori ed autovetture;</li><li>5. Studio di interventi di controllo e sanzionatori ma anche di educazione stradale;</li><li>6. Approfondimento del monitoraggio degli incidenti: interventi strutturali e di manutenzione;</li><li>7. Varie ed eventuali.</li></ol>
	<b>Note</b>

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

L'anno Duemilatredici (2015), il giorno 05 del mese di Gennaio, 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 Castrogiovanni Leonardo, Campisi Giuseppe, Fundarò Antonio, Lombardo Vito e Sciacca Francesco.

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

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

Il Presidente fa presente che non ci sono comunicazioni da fare.

Alle ore 10,15 si allontana il Presidente Pipitone Antonio e assume la presidenza il Vice Presidente Castrogiovanni Leonardo.

Il Vice Presidente Castrogiovanni dà lettura del **secondo** punto all'O.d.G.: "**Lettura del verbale della seduta precedente**".

Il Vice Presidente della Commissione Castrogiovanni 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 10,40 rientra il Presidente Pipitone Antonio che passa a presiedere la seduta.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.: "**Piano sicurezza stradale**".

Il Piano Urbano del Traffico (PUT), afferma il Presidente Antonio Pipitone, è lo strumento per programmare gli interventi sulla circolazione (stradale in area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati) nel periodo di validità (biennale) e nell'ipotesi di dotazioni infrastrutturali e di servizi di trasporto sostanzialmente invariate. Lo strumento è stato introdotto dal Nuovo Codice della Strada (D. Lgs.30.04.1992 n. 285) all'articolo 36, rendendolo un atto obbligatorio per i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti. La sua redazione deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici (GUR n. 146/1995 – Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico).

Si tratta di fatto, continua il Presidente Antonio Pipitone, di un piano di ottimizzazione dell'esistente, con una lettura comunque saldamente ancorata alle linee strategiche per il lungo periodo, individuate in primis dall'altro strumento pianificatorio per la mobilità, il Piano Urbano della Mobilità (PUM), introdotto dalla successiva L340/2000.

Il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), premette alla discussione il Consigliere Comunale Antonio Fundarò - costituisce la prima e più importante articolazione della pianificazione del traffico urbano ed è finalizzato a soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile. Successivamente i PPTU (Piani particolareggiati del Traffico) e i PE (piani esecutivi) approfondiscono i livelli di progettazione del PGTU riferendosi a ristretti settori del centro urbano. I tre livelli di pianificazione unitariamente assumono il nome di Piano Urbano del Traffico (PUT).

La Commissione Consiliare intende proporre l'aggiornamento del PGTU all'Amministrazione Comunale di Alcamo per accertare lo stato di attuazione del piano vigente e verificarne la

coerenza rispetto ai più recenti indirizzi programmatici assunti, anche in relazione ai diversi atti programmatori e pianificatori adottati sino ad oggi e da programmare:

- il Programma Urbano dei Parcheggi (PUP);
- il Biciplan;
- il Piano del Trasporto Pubblico Urbano del Comune;
- il Piano Urbano della Mobilità (PUM);
- il Piano di Assetto del Territorio (PAT);
- le Linee Programmatiche di Mandato 2012/2017 e la Relazione Previsionale e Programmatica 2015.

In particolare l'aggiornamento del PGTU, ferma restando la validità del PUT nel suo complesso, costituisce un processo finalizzato al soddisfacimento dei seguenti obiettivi generali:

- monitoraggio e valutazione degli effetti derivanti dall'attuazione degli interventi previsti (feedback);
- verifica del patrimonio conoscitivo;
- verifica della coerenza rispetto ai più recenti indirizzi di programmazione assunti dall'Amministrazione;
- individuazione di temi progettuali e scenari di intervento;
- verifiche tecniche dell'impatto a scala urbana delle proposte di piano;
- formulazione del programma degli interventi da attuare nel breve periodo.

La Quarta Commissione Consiliare, dopo avere consultato e dettagliatamente letto ed analizzato i piani attuati dalle altre amministrazioni comunali, della Sicilia e italiane, tra queste Roma, Fiumicino, Bari, Firenze, Salerno, Reggio Calabria, Sassari, Palermo, Bagheria, Noto, Ragusa, Messina, su proposta del Consigliere Comunale Antonio Fundarò, propone di suggerire, all'Amministrazione Comunale i seguenti Obiettivi e le seguenti strategie

Il Piano Generale del Traffico Urbano persegue i seguenti obiettivi di carattere generale, caratterizzati da reciproche interrelazioni che fanno sì che il raggiungimento dell'uno concorra al perseguimento dell'altro:

- riduzione della pressione del traffico,
- riduzione dell'incidentalità;
- riduzione dell'inquinamento da traffico;
- riqualificazione ambientale;
- ottimizzazione della politica dei parcheggi;
- sostegno della mobilità ciclabile e pedonale;
- rilancio del trasporto pubblico.

Ed i seguenti Obiettivi specifici

- operare una ri-classificazione funzionale della rete stradale con conseguente riordino puntuale della segnaletica d'indirizzo;

- realizzare isole ambientali, ovvero zone in cui i veicoli devono procedere a velocità non superiore ai 30 km/h;
- realizzare itinerari ciclabili intesi sia come nuove piste ciclabili, sia come percorsi sicuri perché all'interno delle isole ambientali, sebbene in promiscuo con i veicoli;
- incrementare l'intermodalità bici-auto, specie nelle località balneari di Alcamo Marina;
- riduzione dell'incidentalità attraverso interventi puntuali sulla rete stradale;
- riduzione della pressione del traffico mediante specifici interventi su itinerari da assoggettare a interventi di riqualificazione per quanto riguarda la geometria del tracciato, le politiche della sosta, l'appartenenza a isole ambientali, etc.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G: **“Predisposizione di un documento da inviare al Sindaco per il successivo inoltro al Governo per introdurre, nel Codice della strada, norme utili e chiare, superando ogni dubbio interpretativo, atte a favorire la circolazione urbana e quotidiana delle biciclette, compreso il senso unico “eccetto bici” per consentire alle amministrazioni locali di prendere decisioni in tal senso e per prevenire incidenti con il coinvolgimento di ciclomotori ed autovetture”.**

Da qualche mese, ha premesso il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone, è in discussione al Parlamento la riforma del Codice della Strada finalizzata a dare, negli intenti dichiarati dal legislatore, maggiore attenzione alla mobilità sostenibile, alla pedonalità, alla ciclabilità. Tra le misure proposte, vi è quella di regolamentare il “senso unico eccetto bici“, ovvero la possibilità di far circolare, a determinate condizioni, le biciclette nei due sensi su strade a senso unico per gli altri veicoli.

Questa norma, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, è stata respinta in Commissione alla Camera, poco prima della pausa estiva, sulla base di un emendamento di una parlamentare di Scelta Civica, privo di motivazione e senza che risulti traccia di discussione. Si è poi innescato un dibattito mediatico perlomeno approssimativo nei contenuti, in cui anche il Ministro Lupi si è sentito di dire la sua, bocciando la proposta senza peraltro aver cura di documentarsi. Né è mancato chi ha affermato che una simile norma non può funzionare da noi perché è lontana dalla cultura del nostro paese.

Dal punto di vista delle regole, giova ribadire che il “senso unico eccetto bici“ (Double sens cyclable, Contraflow cycling o Radfahren gegen die Einbahnstraße o Sens Unique Limité o BEV/beperkt eenrichtingsverkeer, secondo le denominazioni assunte nei vari ordinamenti) esiste in tutta Europa, e funziona con successo da anni. In Germania le prime applicazioni risalgono addirittura alla fine degli anni Ottanta; a Parigi è in corso dal 2010. Ma l'Italia si rifiuta di fare proprie le migliori esperienze degli altri paesi in fatto di mobilità e di sicurezza stradale.

La richiesta di introdurre il “senso unico eccetto bici” è stata avanzata da ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani), da FIAB e altre associazioni ciclistiche e ambientaliste per la “Mobilità Nuova”, con il preciso obiettivo di incrementare lo sviluppo della ciclabilità nei nostri centri urbani, allineando l'Italia ai paesi europei.

Praticamente, si tratta di consentire ai ciclisti di procedere nel senso inverso a quello delle auto, in presenza di alcune condizioni – nelle zone a 30 km/h e su strade a senso unico sufficientemente larghe – ma sempre a discrezione dell'Amministrazione locale. Tale "eccezione" deve essere regolata da un'apposita e chiara segnaletica.

Questa misura di governo del traffico, che integra e non esaurisce certamente le politiche a sostegno della mobilità dolce, presenta molti vantaggi. Innanzitutto, crea percorsi più brevi e diretti per il ciclista, così di fatto incentivando e favorendo l'utilizzo della bici per gli spostamenti in città. Consente poi ai ciclisti di evitare strade principali che siano maggiormente trafficate o pericolose. Inoltre, grazie al contatto visivo degli utenti della strada che la reciproca visibilità garantisce, favorisce condizioni di migliore sicurezza. Il provvedimento costituisce altresì una misura di completamento a basso costo della rete ciclabile esistente, come elemento di raccordo di zone a traffico moderato, zone pedonali, piste, corsie ciclabili, creando dunque le condizioni per una maggiore permeabilità ai ciclisti attraverso la città.

A fronte di questi numerosi e oggettivi benefici vi è chi si accanisce nella ricerca di problemi alle soluzioni, e non viceversa. Una delle obiezioni più frequenti è che il "senso unico eccetto bici" metta in pericolo i ciclisti. I numeri però dicono altro. È bene sapere, infatti, che in Italia l'80% degli incidenti con investimento di ciclisti è laterale, mentre solo l'8% è di tipo frontale. Di questi, la percentuale che avviene nelle zone 30 è irrilevante. Al contrario, il 60% degli incidenti ai ciclisti in città avviene in corrispondenza degli incroci, e di questi addirittura la metà in incroci segnalati. Ciò conferma senza possibilità di equivoco che non è il semaforo a proteggere il ciclista, ma la velocità ridotta e la visibilità.

Per citare un caso emblematico, a Bruxelles, dove il "controsenso ciclabile" è ammesso sulla quasi totalità delle strade a senso unico – per uno sviluppo lineare di circa 400 km -, il 95% degli incidenti che hanno coinvolto ciclisti è avvenuto su strade prive di "controsenso ciclabile" e solo il 5% su strade che invece lo prevedono. Di questo 5%, inoltre, solo la metà procedeva 'controsenso'. Questi dati negano quindi in modo netto una evidenza statistica di maggiore pericolosità del senso unico eccetto bici.

D'altronde, ci sono anche città italiane, come Bolzano, Reggio Emilia, Ferrara, Lodi, Padova che hanno già introdotto in via sperimentale questo provvedimento con innumerevoli vantaggi: a Reggio Emilia, ad esempio, l'uso della bicicletta è aumentato del 9% e l'incidentalità in generale è diminuita del 6%.

Però, una volta smontato l'argomento sicurezza, ecco che i cercatori di problemi invocano l'alibi della diversità culturale italiana: "rassegnatevi, la nostra situazione è diversa: da noi manca il senso civico". Facciamo sempre molta attenzione quando vengono proposti argomenti concernenti la "diversità".

Altrove la cultura è diversa ... le città sono diverse ... la situazione è diversa ... le risorse sono diverse ... gli spazi sono diversi ... . Dietro questi concetti si nascondono spesso, in modo più o

meno consapevole, degli alibi di chi in realtà non vuole cambiare nulla: questo è il vero problema politico, in Italia.

È evidente che il cambiamento richiede anche lo sforzo di uscire dal rassicurante perimetro delle proprie abitudini. Ma la storia recente ci è decisamente di aiuto. Chi avrebbe mai detto che, in Italia, si sarebbe smesso di fumare nei locali pubblici? Eppure è successo. Chi avrebbe creduto che avremmo fatto la raccolta differenziata? Eppure... E, proprio nel campo della mobilità, che dire dell'uso delle cinture di sicurezza e del casco per la moto?

Allora, respingiamo al mittente l'alibi della "cultura", che, senza ragionevolezza, costringe il nostro Paese a restare fermo in una posizione di retroguardia. E pensiamo, più correttamente, a come cambiare le modalità di partecipazione e coinvolgimento della politica. I cittadini sono spesso molto più avanti dei loro rappresentanti. Noi, dopo anni di discussioni sterili, non possiamo più attendere.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quinto** punto all'O.d.G.: "**Studio di interventi di controllo e sanzionatori ma anche di educazione stradale**".

Migliorare le condizioni ambientali ed infrastrutturali per gli utenti della strada, anche attraverso interventi strutturali e manutentivi; approfondire il monitoraggio degli incidenti, aggiornando le banche dati esistenti; proseguire nel percorso di promozione della cultura della sicurezza attraverso specifici progetti di formazione, informazione ed educazione, potenziando laddove possibile anche la collaborazione con Enti ed istituzioni quali Prefettura, Forze dell'Ordine, Azienda Usl e Motorizzazione; incrementare e razionalizzare gli interventi di controllo e di carattere sanzionatorio, perché utili deterrenti nei confronti di comportamenti potenzialmente pericolosi ed infine sensibilizzare alla mobilità sostenibile e promuovere lo sviluppo, nei limiti delle tempistiche e delle risorse attualmente disponibili, dei progetti per la realizzazione delle cosiddette zone 30. Queste in estrema sintesi le richieste contenute nell'ordine del giorno proposto da questa Commissione Consiliare.

La sicurezza stradale è un tema sul quale è giusto e doveroso non abbassare mai la guardia ma i numeri illustrati dal comandante della Polizia Municipale testimoniano i buoni risultati ottenuti finora da questa Amministrazione.

Sulla base delle recenti rilevazioni statistiche, illustrateci dal comandante della Polizia Municipale, risulta che nel periodo 2009-2014 il trend di sinistri e vittime, feriti gravi e deceduti a causa di incidenti stradali sulle strade del territorio comunale, abbia evidenziato una sostanziale diminuzione.

Numeri questi che testimoniano il costante impegno dell'Amministrazione comunale di Alcamo sui temi della prevenzione e della sicurezza stradale.

Nonostante questo lavoro tuttavia sono comunque ancora troppi sulle nostre strade i soggetti, gli ambiti e le situazioni potenzialmente a rischio e che per questo necessitano di un adeguato monitoraggio attraverso specifici controlli.

La sicurezza stradale è un tema sul quale è giusto e doveroso non abbassare mai la guardia. Tutte le azioni intraprese per prevenire o quanto meno ridurre il più possibile l'incidentalità stradale urbana devono essere temi di primaria importanza per ogni società che vuole definirsi civile.

Risulta infatti ancora elevato il tasso di incidenti che provocano serie conseguenze a carico degli utenti della strada, comportando inevitabilmente un significativo capitolo di spesa posto a carico dei costi sociali della nostra città.

Per questo invitiamo la Giunta a mantenere alta l'attenzione su questa tematica attraverso interventi mirati in primo luogo al miglioramento della sicurezza stradale e delle condizioni ambientali ed infrastrutturali degli utenti della strada, al contempo laddove necessario al potenziamento e alla razionalizzazione degli interventi di controllo e di carattere sanzionatorio, approfondendo anche il monitoraggio degli incidenti stradali e l'aggiornamento delle banche dati esistenti.

Altrettanto importante, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, la prosecuzione del percorso di promozione della cultura della sicurezza attraverso interventi di formazione, informazione ed educazione stradale rivolti a cittadini, associazioni ed in particolar modo a tutte le scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio comunale, coinvolgendo anche Enti ed istituzioni quali Prefettura, Forze dell'Ordine, Azienda Usl e Motorizzazione.

Inoltre si invita la Giunta a intraprendere azioni per sensibilizzare alla mobilità sostenibile e nei limiti delle tempistiche e delle risorse attualmente disponibili, allo sviluppo di progetti per la realizzazione delle cosiddette zone 30 su cui la Commissione si pronuncerà nella convocazione del giorno 9 di Gennaio 2015.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **sesto** punto all'O.d.G.: **"Approfondimento del monitoraggio degli incidenti: interventi strutturali e di manutenzione"**.

Per ogni quattro incidenti con danni alle persone che avvengono in Italia, tre si verificano in ambito urbano, con 2.600 morti e 210.000 feriti all'anno secondo Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale. Pertanto le campagne per la riduzione della incidentalità non solo non possono trascurare la realtà urbana, ma anzi ne devono fare un principale campo di azione. Gli incidenti possono avere la loro origine in uno dei seguenti fattori: l'ambiente stradale (infrastrutture e traffico), che può indurre l'utente in errore o impedirgli di prendere la giusta decisione, gli utenti della strada, il cui comportamento è una delle principali cause degli incidenti, e i veicoli, che influenzano sia la sicurezza attiva che quella passiva. Nelle aree urbane i fattori prevalenti risultano essere l'utente, e l'ambiente, mentre sono trascurabili gli incidenti per difetti o avarie dei veicoli sempre secondo Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale. Il 35% degli incidenti mortali deriva da velocità eccessiva o mancato rispetto di altre norme, in particolare alle intersezioni ed agli attraversamenti pedonali ed il 13% degli incidenti ai pedoni è riconducibile ad errori che essi stessi

commettono. Inoltre più del 40 % degli incidenti che causano feriti è dovuto al non rispetto delle norme da parte del conducente, in particolare al mancato rispetto della precedenza (67%). Questi numeri di sintesi indicano che molto si può e si deve fare in termini di correzione del comportamento degli utenti della strada e di modifiche dell'ambiente stradale al fine di condizionare il comportamento degli utenti e di contribuire ad evitare errori che possono avere effetti letali. Anche se nelle indagini statistiche ufficiali non sempre le cause degli incidenti sono accertate con precisione, risulta che in ambito urbano il fattore umano, nel nostro paese, è corresponsabile degli incidenti nel 83.2% dei casi e le ricerche svolte in ambito internazionale indicano che è l'unica causa in oltre la metà dei casi. In particolare il comportamento dei conducenti assume un ruolo fondamentale nel 78% degli incidenti con danni alle persone: velocità eccessiva, mancato rispetto delle precedenza e dei semafori, guida distratta, comportamento irregolare dei pedoni, stato psico-fisico del conducente alterato, mancanza della distanza di sicurezza, ecc..

L'importanza degli aspetti comportamentali è evidenziata dai contenuti dei principali programmi europei e statunitensi per la sicurezza stradale che prevedono come elemento essenziale il miglioramento del comportamento degli utenti della strada. Esso si può realizzare con azioni di educazione e sensibilizzazione finalizzate a migliorare la consapevolezza del problema della sicurezza e ad aumentare l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza e con azioni di controllo finalizzate a ridurre le infrazioni. L'utilizzo delle cinture di sicurezza e del casco. Nel 1988 in Italia è stato istituito l'obbligo di installare sulle automobili le cinture di sicurezza e nel 1989 l'obbligo, per i passeggeri degli autoveicoli, di indossarle. Ad oltre dieci anni di distanza si deve tristemente constatare che tale legge ha avuto applicazione quasi nulla: le poche stime disponibili indicano per l'Italia percentuali d'uso delle cinture che oscillano tra il 4% e il 10%, ossia valori che collocano l'Italia all'ultimo posto nella Comunità Europea (si pensi ad esempio che in Germania e nel Regno Unito l'uso delle cinture di sicurezza è di circa il 95%). La Commissione Europea ritiene che un incremento dell'uso della cintura di sicurezza al livello dei Paesi europei più sensibili in questa materia possa portare ad una riduzione del 15% delle morti per incidenti stradali. Sui motocicli, l'uso del casco (che riduce del 50% la probabilità di ferite alla testa) è obbligatorio a partire dal 1986; dal 31.3.2000 è stata abolita la dispensa da tale obbligo per i conducenti maggiorenni di veicoli con cilindrata non superiore a 50 cc. L'uso del casco è assai modesto (dati affidabili sulla percentuale di uso del casco in Italia non sono disponibili, e questa circostanza è di per sé molto significativa in quanto indica la scarsa attenzione al problema) nonostante sia ben noto che potrebbe evitare gran parte dei morti, che nella maggior parte dei casi subiscono danni alla testa. L'uso del casco dovrebbe poi essere accompagnato dall'uso di elementi di abbigliamento protettivi, come i paraschiena; non è attualmente pensabile rendere i paraschiena obbligatori ma sarebbero auspicabili campagne di sensibilizzazione. Le azioni per aumentare l'utilizzo delle cinture e del casco sono finalizzate ad aumentare la consapevolezza della loro utilità sia attraverso campagne



di sensibilizzazione, ed al rispetto delle normative attraverso un più rigoroso controllo da parte dei corpi di vigilanza. La velocità di guida è un aspetto rilevante, ma spesso trascurato, in relazione alla incidentalità sia sulle strade comunali extraurbane che nei centri abitati. La velocità eccessiva, secondo le statistiche ISTAT, è causa del 25% degli incidenti, dei morti e dei feriti ed è causa del 32% degli incidenti con circostanza riferibile al conducente. Il non rispetto delle altre norme da parte dei conducenti è la causa del 34% degli incidenti. In particolare le circostanze principali di inosservanza sono le seguenti:

- non rispetto della precedenza (24% degli incidenti, 8% dei morti e 25% dei feriti)
- marcia contromano (4% degli incidenti, 7% dei morti e 5% dei feriti)
- non dare precedenza ai pedoni sugli appositi attraversamenti (2% degli incidenti, 4% dei morti e 2% dei feriti).

Alle ore 11,10 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Queste tre circostanze insieme coprono i 3/4 dei casi di incidenti di morti e di feriti relativi a questo fattore. E' evidente dunque che occorre anche intensificare i controlli, eventualmente in modo automatizzato, in particolare presso le intersezioni ed i passaggi pedonali. Il mancato rispetto delle norme di marcia e di sorpasso è responsabile del 10% dei morti totali nelle aree urbane. Una delle principali cause dell'incidentalità è individuabile nei difetti delle infrastrutture esistenti che inducono errori di percezione dell'ambiente stradale da parte dell'utente o amplificano gli effetti di lievi distrazioni della guida. Gli elementi del tracciato stradale caratterizzati da maggiore incidentalità sono le intersezioni (50.75%). Ciò è evidentemente collegato alle particolari caratteristiche dei punti di conflitto. In termini di morti, tuttavia, la maggiore percentuale si ha in corrispondenza dei rettilinei. La fuoriuscita dalla carreggiata rappresenta una delle tipologie d'incidente più pericolose e causa circa il 20% dei morti dovuti agli incidenti stradali (circa il 24% in ambito extraurbano). Nel solo 1997 si sono registrati 1,211 morti e 24,677 feriti a causa delle fuoriuscite. I margini della rete stradale italiana presentano un'ampia serie di difetti che incidono negativamente sul numero e sulla gravità degli incidenti legati alle fuoriuscite. I fattori di pericolo sono legati sia all'inadeguatezza strutturale e funzionale delle barriere, in alcuni casi sono esse stesse fattori di pericolo, sia alla presenza di ostacoli che non sono in alcun modo protetti. Molto spesso manca un'adeguata protezione degli ostacoli fissi, quali: alberi (che in molti casi, pur costituendo un grave pericolo per la circolazione stradale, non sono spostati per motivi ambientali), pile e spalle dei ponti, supporti per illuminazione, pali di servizio, ostacoli puntati, segnaletica e cartellonistica. La cattiva percezione della strada rappresenta una delle principali cause d'incidente. La segnaletica, che svolge la funzione di agevolare, consentire e correggere tale percezione, è uno degli strumenti fondamentali della gestione della sicurezza stradale. A fronte dell'importanza delle sue funzioni la segnaletica è spesso assente, inappropriata o poco chiara e visibile, soprattutto in condizioni atmosferiche avverse e di notte. Non è raro ad esempio il caso di segnaletica verticale nascosta dalla vegetazione, o di completa assenza delle strisce di separazione delle corsie o di margine.

Ancora più comune poi è la presenza di segnaletica orizzontale deteriorata per mancanza di manutenzione, tipico caso è quello delle strisce per l'attraversamento pedonale che troppo spesso sono appena percepibili.

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

Il Presidente della Commissione torna a sollecitare, all'Amministrazione Comunale di Alcamo, l'adozione di ogni provvedimento utile per la tutela degli animali sul territorio comunale.

Il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, a tal riguardo, sottolinea come sia necessario e non più differibile l'apertura del rifugio sanitario stante la grave condizione in cui versano gli animali, senza dimora, stanziati e controllati sul nostro territorio.

Numerose segnalazioni ci pongono alla attenzione il problema randagismo connesso sia alla sicurezza dei cittadini sia, sottolinea il Consigliere Fundarò, all'altrettanto importante dignità degli animali. Il freddo, la raccolta differenziata che di fatto ha definitivamente tolto i RSU dalle strade, rende la vita impossibile ai cani randagi che di fatto non solo vivono male ma diventano, naturalmente, pericolosi.

Alle ore 11,20 esce il Consigliere Fundarò Antonio.

Il Presidente Pipitone illustra i tempi previsti dal cronoprogramma per la realizzazione del progetto.

Alle ore 11,30 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

**IL VICE SEGRETARIO**  
LIPARI M. OLIVA

**IL PRESIDENTE**  
PIPITONE ANTONIO

**IL VICE PRESIDENTE**  
CASTROGIOVANNI LEONARDO