



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° 22 del 12/02/2015

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. Studio dell'Accordo di Partenariato inter-istituzionale, denominato "TRAME D'OCCIDENTE", per la promozione e lo sviluppo della Mobilità Sostenibile sottoscritto dal Comune di Alcamo; 4. Studio di azioni improntate all'innovazione e alla sostenibilità delle tematiche di mobilità; 5. Varie ed eventuali.
	Note

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		10,30	11,45		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		10,30	11,40		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		10,50	11,30		
Componente	Coppola Gaspare	SI		10,30	11,20		
Componente	Fundarò Antonio	SI		10,30	11,45		
Componente	Lombardo Vito	SI		10,30	11,45		
Componente	Sciacca Francesco	SI		10,30	11,35		

L'anno Duemilaquindici (2015), il giorno 12 del mese di Febbraio, alle ore 10,30, 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 e i componenti Castrogiovanni Leonardo, 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.: "**Comunicazioni del Presidente**".

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

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

Il Presidente Pipitone 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 10,50 entra il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.: "**Studio dell'Accordo di Partenariato inter-istituzionale, denominato "TRAME D'OCCIDENTE", per la promozione e lo sviluppo della Mobilità Sostenibile sottoscritto dal Comune di Alcamo**".

Il Presidente della Commissione Antonio Pipitone premette, alla trattazione del punto, che è stato stipulato, Domenica 22 Dicembre 2014, l'accordo di partenariato inter-istituzionale per la mobilità sostenibile fra i Sindaci del trapanese e il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando.

A promuovere l'iniziativa, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, l'Amministrazione Comunale di Alcamo. All'incontro erano presenti i rappresentanti dei Comuni di Busetto Palizzolo, Calatafimi-Segesta, Castellammare del Golfo, Castelvetro, Custonaci, Erice, Favignana, Mazara del Vallo, Pantelleria, San Vito Lo Capo, Trapani, Valderice, Balestrate, Trappeto, il Commissario Straordinario del Comune di Marsala, oltre al Sindaco di Alcamo Sebastiano Bonventre e al Sindaco di Palermo Leoluca Orlando.

L'iniziativa, denominata "TRAME D'OCCIDENTE" è volta a favorire migliori politiche di sostenibilità ambientale del campo del trasporto cittadino, attraverso una rete di Comuni in grado di partecipare in partenariato ad importanti progetti per la Mobilità Sostenibile in area vasta. Inoltre, presenti il Presidente di GESAP S.p.A. Fabio Giambone e il Presidente di AMAT Alcamo S.p.A. Antonio Gristina.

Per le nostre imprese ed i cittadini, con i Sindaci del Trapanese, l'Accordo di Partenariato interistituzionale per lo sviluppo della Mobilità Sostenibile in area vasta, anche allo scopo di ottenere eventuali finanziamenti, così come previsti nei Fondi Comunitari.

Il tema della mobilità sostenibile sta divenendo, negli ultimi anni, puntualizza il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, uno degli argomenti di maggiore dibattito nell'ambito delle politiche ambientali locali, nazionali e internazionali volte a ridurre l'impatto ambientale derivante dalla mobilità delle persone e delle merci.

Attenzione, questa, più che giustificata, se solo si ricorda che il settore dei trasporti produce la metà delle emissioni di polveri sottili (PM10) in Italia, di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale.

Il sistema dei trasporti, quindi, è senza dubbio uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico.

Il miglioramento in termini ambientali della domanda di mobilità, in particolare in ambito urbano, rappresenta una priorità per favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, in termini di relazioni sociali e culturali, e per creare nuove opportunità economiche e di sviluppo.

La domanda di mobilità urbana genera "costi esterni" pagati dalla comunità e che possono essere tradotti in termini di:

emissioni di gas serra;

- inquinamento atmosferico;
- inquinamento acustico;
- congestione da traffico;
- incidentalità;
- consumi energetici.

Il traffico delle nostre città, continua il Consigliere Fundarò, è un problema economico, in termini di consumo di risorse non reintegrabili.

E' un problema ambientale, perché genera effetti negativi in termini di emissioni inquinanti con ripercussioni sulla salute del pianeta e della popolazione.

E' un problema sociale perché incide gravemente sulla qualità della vita e sulla sicurezza dei cittadini.

Per contrastare tutto questo, occorre stimolare una politica basata su obiettivi condivisi da raggiungere sul territorio, in cui tutti i soggetti coinvolti, quali ad esempio Pubbliche Amministrazioni, Regioni, Enti Locali e imprese, possano contribuire all'utilizzo efficiente delle risorse e degli strumenti per aumentare l'efficacia degli interventi da realizzare. Ma anche i cittadini devono essere sensibilizzati e coinvolti attraverso proposte alternative volte a stimolare la consapevolezza di scelte più opportune nel muoversi in città e la diffusione di una vera e propria cultura della mobilità sostenibile. Dunque un'opportunità di cambiamento di stili di vita.

In tale ambito, il Ministero dell'Ambiente ha supportato, dal 1996 ad oggi, la realizzazione di oltre 556 interventi, per una spesa complessiva di più di 600 milioni di euro, finalizzati alla progressiva

riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato ed a favore di modalità di trasporto orientate alla salvaguardia dell'ambiente e in particolar modo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare.

Tutto ciò attraverso specifici programmi di cofinanziamento, tra cui il più recente è il Fondo per la Mobilità Sostenibile, rivolti ai Comuni, quali soggetti istituzionalmente competenti nella realizzazione delle politiche di mobilità urbana, tenendo conto delle esigenze delle aree urbane italiane, attraverso un confronto con l'ANCI. I Comuni che hanno beneficiato dei programmi di cofinanziamento hanno quindi potuto usufruire negli anni di un sostegno aggiuntivo per la realizzazione delle proprie politiche di mobilità sostenibile, con l'obiettivo di massimizzare i benefici ambientali.

Con i numerosi programmi avviati, il Ministero ha perseguito obiettivi quali il potenziamento del trasporto pubblico locale, la messa in circolazione di veicoli a basso impatto ambientale, la promozione di sistemi di mobilità alternativi quali la bicicletta, la razionalizzazione dei processi di distribuzione delle merci in ambito urbano, la promozione di servizi di trasporto flessibile, la diffusione del servizio di car sharing.

Con l'istituzione nel 2010 del Tavolo tecnico per la mobilità sostenibile, richiesto del Ministero dell'Ambiente alla Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali, si è avviato un confronto tra Comuni e Istituzioni competenti sulle politiche di mobilità urbana sostenibile, allo scopo di favorire lo scambio di buone pratiche, divulgare le priorità politiche dei Comuni nel settore della mobilità urbana, condividere i criteri e le modalità per la valutazione dell'efficacia degli interventi.

Il Protocollo è dunque uno strumento aggiuntivo di cui l'Amministrazione Comunale si dota "volontariamente", che non sostituisce gli ordinari strumenti della pianificazione generale e di settore, regionali o locali che siano, ma piuttosto li integra, anche superandone l'approccio per ambito amministrativo, per metterli a sistema in una strategia di sviluppo complessiva e strutturale. "Il Piano strategico è preminentemente il disegno politico dello sviluppo, di medio-lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività in chiave sovra-locale, tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici nella città e nel suo territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra città e tra territori." (fonte: documento "Priorità e Criteri per la Selezione degli interventi" approvato dal Tavolo interistituzionale per la "Riserva Aree Urbane" del FAS).

La Città di Alcamo ha scelto di qualificare il proprio Piano Strategico indirizzandolo specificatamente al tema della Mobilità sostenibile, in continuità con l'azione di promozione di uno sviluppo equilibrato rispetto alle tre sfere economica, ambientale e sociale, che persegue attivamente sin dalla sottoscrizione della Carta di Aalborg ("Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile") del 1994, rinnovata nel 2004 con l'adozione degli Aalborg Commitments, attraverso cui le città sostenitrici della Campagna delle Città Europee Sostenibili si impegnano a "offrire supporto locale nell'attuazione delle strategie e delle politiche europee, come la Strategia di Lisbona, la Strategia per

uno Sviluppo Sostenibile Europeo, il Sesto Programma d'Azione per l'Ambiente, la Strategica Tematica Urbana dell'UE, le iniziative europee per i cambiamenti climatici, la salute, la governance e nell'implementazione dei Millennium Development Goals delle Nazioni Unite e del piano di attuazione del Summit di Johannesburg." In particolare, il sesto commitment riguarda la mobilità.

Lavoreremo quindi per:

- ridurre la necessità del trasporto motorizzato privato e promuovere alternative valide e accessibili.
- incrementare la quota di spostamenti effettuati tramite i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta.
- promuovere il passaggio a veicoli con basse emissioni di scarico.
- sviluppare un piano di mobilità urbana integrato e sostenibile.
- ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente e la salute pubblica."

La sottoscrizione della Carta di Aalborg è il primo atto del processo di Agenda 212 Locale, che l'Amministrazione palermitana ha avviato alla fine del 2004, impegnandosi a promuovere un quadro sostenibile di politiche e azioni capaci di coniugare lo sviluppo di ambiente, società ed economia. Dal Regolamento del Forum di Agenda 21 Locale Città di Alcamo riportiamo le definizioni di Sviluppo Sostenibile:

- "uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri" (UNCED "Commissione Brundtland");
- "uno sviluppo che offra servizi ambientali, sociali ed economici di base a tutti i membri di una comunità, senza minacciare l'operatività dei sistemi naturale, edificato e sociale da cui dipende la fornitura di tali servizi" (ICLEI).

La prima concretizzazione del processo avviato ad Alcamo è la Relazione sullo Stato dell'Ambiente (RSA), che offre agli amministratori e decisori, agli operatori sociali ed economici e ai singoli cittadini un completo ed esaustivo quadro conoscitivo sullo stato di salute del territorio al fine di costruire un processo partecipativo fondato sulla condivisione dei dati sullo stato dell'ambiente e sulle pressioni esercitate su di esso dalle attività umane.

Il RSA del Comune di Alcamo pone particolare attenzione al Sistema della mobilità, trattato come tema di approfondimento autonomo.

Va ricordato che compito di questa Commissione è partire da questa posizione e costruire un percorso virtuoso che assicuri alla città una sostenibilità ambientale.

Obiettivo del Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Alcamo è la definizione di un quadro organico d'interventi, politiche e azioni prioritarie nel breve, medio e lungo periodo, finalizzato a realizzare un sistema di mobilità sostenibile per la città di Alcamo in grado di contrastare l'emergenza ambientale e incidere in modo strutturale e duraturo sugli attuali modelli di mobilità di cittadini e operatori. Come detto precedentemente, la sostenibilità va intesa rispetto alle tre sfere ambientale, sociale ed economica dello sviluppo.

Lo strumento del piano strategico, previsto da questo Protocollo, permette di adottare un approccio integrato ai problemi della mobilità e alle possibili soluzioni da mettere in campo per minimizzare i diversi impatti generati dal sistema dei trasporti. L'effetto complessivo delle diverse azioni, materiali e immateriali, messe a sistema è infatti sempre superiore all'effetto che possono garantire i singoli interventi. Va inoltre sottolineata la necessità di prevedere interventi compiuti rispetto a tutte le fasi realizzative (non solo infrastrutturali, ma anche organizzativo-gestionali).

Alle ore 11,20 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G.: "**Studio di azioni improntate all'innovazione e alla sostenibilità delle tematiche di mobilità**".

Un'efficace strategia di mobilità urbana sostenibile richiede, afferma il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone, un elevato grado d'innovazione, la quale può derivare solo dal continuo trasferimento delle lezioni apprese dalle migliori pratiche. Di seguito si riportano alcuni esempi di politiche di mobilità riferite a grandi città europee.

Per analizzare l'atteggiamento di alcune grandi città europee nei confronti della pianificazione sostenibile della mobilità, interviene il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, è necessario in primo luogo confrontarsi con lo scenario degli obblighi relativi alla programmazione urbana nei vari Stati.

In termini di priorità politiche espresse come norme cogenti di legge, solo Francia e Inghilterra sembrano aver compiuto scelte rigorose in tema di pianificazione strategica dei trasporti dal punto di vista della sostenibilità.

In Francia, i Piani Urbani per i Trasporti Sostenibili - SUTP (secondo la denominazione dell'Unione europea) sono rivolti alle città con più di 100.000 abitanti; in Inghilterra, alle Autorità di trasporto locali.

Essi si pongono gli obiettivi comuni di incrementare l'uso del trasporto pubblico, la ciclabilità, la pedonalità, ridurre gli incidenti, la congestione, ecc.; la principale differenza fra i due tipi di piano è che quelli inglesi, a differenza di quelli francesi, inseriscono esplicitamente tra gli obiettivi la riduzione del traffico.

In numerosi altri casi europei, tuttavia, pur non essendoci l'obbligo dei SUTP, è il normale governo del territorio a stabilire i criteri d'uso dei suoli coerenti con una corretta politica della mobilità, attraverso piani o altri sistemi di gestione ambientale. Lo sviluppo della mobilità e dei trasporti urbani sostenibili è un obiettivo fondamentale degli strumenti di gestione ambientale, delineati in vari Stati Europei (Danimarca, Francia, Belgio, ecc.), i quali tentano di incidere direttamente sull'innovazione e sul potenziamento dei sistemi di offerta di livello municipale, nonché sulle determinanti urbanistiche e sulla qualità del territorio dei principali centri abitati.

In un gruppo di altri Stati, infine, quali l'Italia, la Germania e la Spagna, non vi sono normative che vincolino le realtà urbane alla pianificazione sostenibile, ma solo strumenti volontaristici: il piano urbano della mobilità (PUM), introdotto dalla legislazione nel 2000 per le città sopra i 100 mila

abitanti, non ha infatti carattere vincolante e costituisce in sostanza solo un prerequisito per l'accesso ai fondi nazionali in caso di investimenti.

Di fatto l'adozione di un piano strategico d'intervento sulla mobilità urbana in Italia è tuttora circoscritta a pochi casi lungimiranti, anche se sono in aumento le Amministrazioni che, in occasione della revisione del piano urbano del traffico (PUT), si rivolgono a uno strumento di tipo più ampio e strategico.

Alle ore 11,30 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Si rileva che alcune città europee adottano un approccio di tipo integrato particolarmente interessante, stabilendo sinergie fra i piani di gestione ambientale, quelli di qualità dell'aria e quelli della mobilità. Alcune città europee hanno adottato o stanno approvando piani di qualità dell'aria, e i relativi obiettivi di NO2 e PM10.

Nel caso dell'Italia, invece, i piani per la qualità dell'aria sono di competenza regionale, anche se alcune realtà stanno sperimentando esperienze a livello comunale o provinciale.

E su queste esperienze vanno misurate le scelte della nostra città.

Alle ore 11,35 esce il Consigliere Sciacca Francesco.

Si prendono in esami i casi delle città di:

- Parma;
- Fiumicino;
- Macerata;
- Udine;
- Bologna;
- Taormina.

Alle ore 11,40 esce il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Il Consigliere Lombardo Vito dichiara che riguardo alle tematiche di mobilità sostenibile risulta evidente, vista l'assenza cronica del Sindaco Bonventre, che ha avvocato a sé la delega sulla viabilità, non esiste una linea guida programmatica della viabilità. Prova ne è la situazione del centro storico di Alcamo e l'ormai infinita questione della chiusura o apertura, cordolo o non cordolo. Per cui pensare che codesta Amministrazione possa decidere, programmare e risolvere le problematiche attuali, credo sia impossibile, afferma il Consigliere Lombardo. Del resto la figura del Mobility Manager Arch. Francesco Amodeo, continua il Consigliere Lombardo, nell'ambito della mobilità sostenibile è sfuggente, perché non coinvolge la Quarta Commissione che ha come competenza anche quello della mobilità e mai il Mobility Manager ha coinvolto la suddetta Commissione riguardo alle sue proprie scelte sulla viabilità locale.

Alle ore 11,45 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

IL SEGRETARIO
LIPARI GIUSEPPE

IL PRESIDENTE
PIPITONE ANTONIO