



## 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° 04 del 09/01/2015

<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>  1 Comunicazione del Presidente; 2 Lettura del verbale della seduta precedente; 3 Studio sulle zone trenta da collocare nelle aree più densamente popolate, condividendo la decisione con i residenti, e sulle strade non di pertinenza comunale, come SS 47, SP55 e SS187, in zone ad alta densità abitativa, stagionale e non, assai pericolose per la incolumità dei pedoni; 4 Proposta di sperimentazione di interventi di pedonalizzazione temporanea o di rallentamento del traffico sulle vie di accesso alle scuole prevedendo contestualmente maggiori controlli; 5 Studio e consultazione di proposte da inoltrare al Signor Sindaco per l'eventuale utilizzo del restante 50 per cento dei proventi delle multe; 6 Varie ed eventuali.
	<b>Note</b>

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		18,00	19,50		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		18,00	19,50		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		18,00	19,20		
Componente	Coppola Gaspare	SI		18,00	18,45		
Componente	Fundarò Antonio	SI		18,00	19,50		
Componente	Lombardo Vito	SI		18,00	19,50		
Componente	Sciacca Francesco	SI		18,00	19,50		

L'Anno Duemilaquindici (2015), il giorno 09 del mese di Gennaio, 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, Campisi Giuseppe, 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 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 della Commissione Pipitone Antonio 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.:” **Studio sulle zone trenta da collocandole nelle aree più densamente popolate, condividendo la decisione con i residenti, e sulle strade non di pertinenza comunale, come SS 47, SP55 e SS187, in zone ad alta densità abitativa, stagionale e non, assai pericolose per la incolumità dei pedoni**”.

Il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone fa presente come le zone 30 sono ampie estensioni della rete stradale urbana il cui limite di velocità consentito è di 30km/h invece dei 50 previsti dal Codice della Strada per le strade urbane. In tutta Europa le Zone 30 hanno una definizione normativa, tecnica e prestazionale collaudata.

Nelle estensive applicazioni realizzate nei diversi paesi europei esse hanno dimostrato ottimi risultati sia in termini di efficienza della circolazione, sia in termini di sicurezza stradale, di vivibilità e qualità dello spazio pubblico.

L'estensione della zona va da un gruppo limitato di strade segnalate dall'apposito cartello di inizio e fine, a porzioni ampie di aree urbane.

La Zona 30 è stata introdotta in Germania e in Olanda nella normativa nazionale nel 1980, nel 1989 in Svizzera, nel 1990 in Francia, dal 1992 in Gran Bretagna. In Italia nel 1996 con la revisione del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada è stato introdotto il segnale stradale specifico (zone a limitazione di velocità).

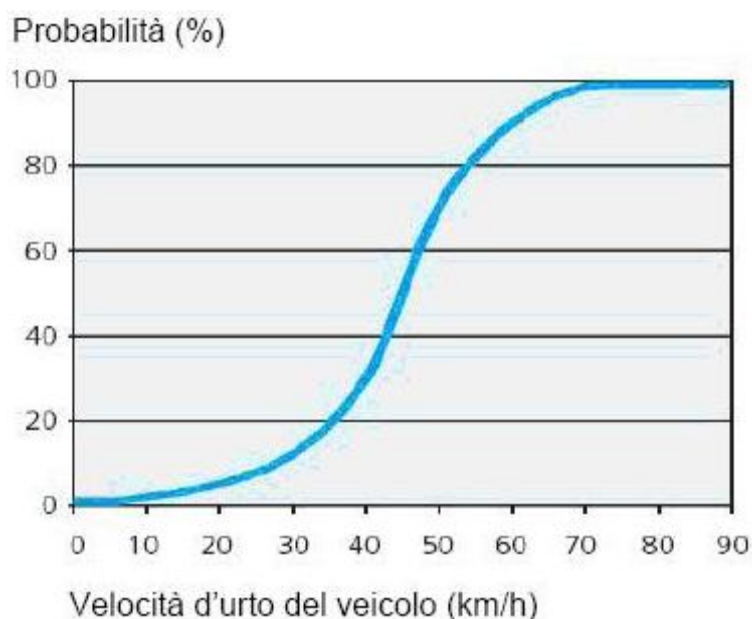
La Germania è la nazione che ha spinto più a fondo l'impiego delle Zone 30 come modalità ordinaria di gestione del traffico nelle aree urbane. Dopo un periodo di sperimentazione su cinque aree pilota, i Comuni hanno potuto utilizzare liberamente le Zone 30 per un periodo di 5 anni (1985-1989). I Lander ed il governo federale hanno seguito e finanziato queste

esperienze. La Germania può contare su oltre 17.000 Zone 30 (si tratta di “zone”, ossia spesso interi quartieri non singole strade), ed è il Paese nel quale dal 70 al 90% della popolazione delle grandi città abita in Zone 30.

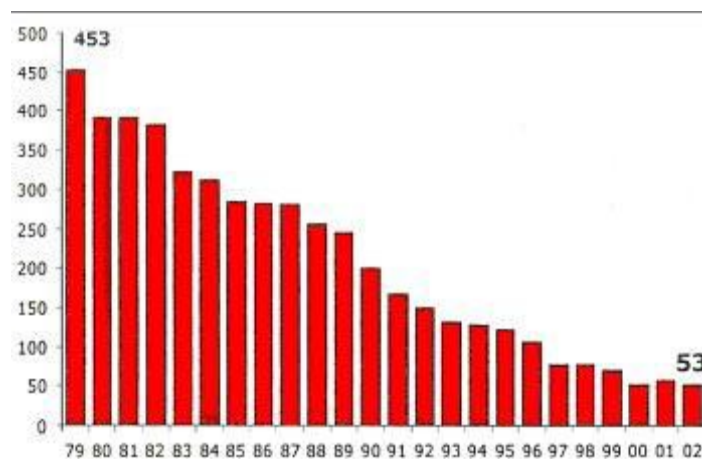
Il Parlamento Europeo, ha precisato il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, con la “Risoluzione sulla sicurezza stradale europea per il 2011-2020 (2010/2235(INI))” del 27 settembre 2011, tra le azioni prioritarie finalizzate alla riduzione dell’incidentalità stradale, “raccomanda vivamente alle autorità competenti di introdurre una velocità massima di 30 km/h per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile separata, al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada”.

Questo nell’ambito dell’obiettivo di dimezzare entro il 2020 i morti per incidente stradale.

L’istituzione di una Zona 30 comporta un aumento della sicurezza stradale. Passando dai 50 Km/h ai 30 Km/h si ha una riduzione di oltre la metà dello spazio di arresto ed un aumento del raggio del cono visivo del conducente del veicolo. Dati che si riferiscono a Zone 30 attive informano che il numero di incidenti tra veicoli, tra auto e biciclette e con i pedoni si sono ridotti del 40%, il numero dei feriti del 70% e questi ultimi hanno comunque riscontrato lesioni più lievi. Quindi gli incidenti, soprattutto quelli considerati gravi, diminuiscono nettamente, con una conseguente riduzione significativa dei costi dei danni. Un pedone investito da un veicolo che viaggia a una velocità di 50 km/h ha solo il 30% di probabilità di sopravvivere. Se l’impatto avviene invece a una velocità di 30 km/h, le probabilità salgono al 90%, come riportato in Fig.1.



Analizzando gli effetti delle “zone 30” sulla sicurezza delle strade, non si può non citare il caso della città francese di Chambéry, che in circa trent'anni di applicazione delle tecniche di moderazione del traffico (i primi interventi risalgono al 1977) ha ottenuto una riduzione dell'incidentalità senza eguali in Europa.



Nella città di Torino c'è un quartiere che ha visto sperimentare con successo la Zona 30, il quartiere Mirafiori Nord. Da due anni nella zona è stata istituita una Zona 30 e gli effetti della sicurezza stradale sono stati straordinari: nel 2010 zero incidenti gravi, rispetto ai 15 sinistri con feriti registrati in media negli anni col limite a 50 all'ora. Il Politecnico di Torino ha rilevato una diminuzione del traffico superiore al 15%.

Il costo per realizzare la Zona 30 è stato di 500.000 euro, ma si stima che grazie alla diminuzione degli incidenti stradali (74% di giorni di prognosi in meno rispetto al passato) si è già risparmiata (in un solo anno) la stessa cifra in spese sanitarie. (Dati forniti dal Comune di Torino).

Il Parlamento Europeo, peraltro, ha recentemente votato un piano che punta a dimezzare il numero di morti sulle strade ogni anno (attualmente sono 35.000). Una parte importantissima all'interno di questa strategia è proprio quella relativa alla velocità dei veicoli: la proposta, infatti, è quella di ridurre il limite di velocità urbano a 30 km/h nelle zone residenziali e nelle strade ad una sola corsia di marcia prive di pista ciclabile. In Italia, praticamente, si tratterebbe di ridurre di 20 km/h il limite massimo per i veicoli sull'80% delle reti stradali cittadine.

I numeri della prima Zona 30 "europea" a Torino (Mirafiori Nord, quadrilatero Via G. Reni, C.si Sebastopoli-Siracusa-Orbassano, 10.000 abitanti, confronto tra 2007-2008 e 2009-2010):

velocità veicolari di punta: – 11 km/h in media (da 42 a 31 km/h), l'85% non supera i 39 km/h

traffico in ore di punta: – 15% in complesso, – 30% per i mezzi pesanti

sorpassi di un'auto che va a 30 km/h: quasi scomparsi

incidenti: – 74% dei giorni di prognosi nel 2009-2010 rispetto alla media dei tre bienni precedenti

risparmio complessivo: 1,5 milioni di Euro sui 2 anni, di cui 500.000 solo di costi sanitari

rumore: – 2 decibel nelle strade interne (quasi dimezzato il livello di pressione sonora)

giudizi negativi sul quartiere: passati dal 19% al 7% degli intervistati

soddisfatti della Zona 30: 68% dei giudizi.

Nel caso specifico della Città di Alcamo, la Quarta Commissione Consiliare delibera, con unanimità della scelta, di chiedere all'Amministrazione Comunale di predisporre, con immediatezza, delle zone 30 specie lungo le seguenti arterie trafficate: SP47, SP55 e SS 187.

Nel caso delle due provinciali, lungo le quali s'innestano una infinità di arterie comunali oltre che si aprono una molteplicità di cancelli privati, stante l'eccesso della velocità, spesso incontrollato, e la pericolosità determinata dal fatto che le due arterie collegano Alcamo alla località balneare, si propone di prevedere il disco 30 e, per ciò che compete ad altro ente, comunicare detta scelta come sollecitazione.

Per la SS 187, invece, la Quarta Commissione Consiliare decide di ribadire la necessità di estendere il perimetro urbano di Alcamo Marina sino a Contrada Calatubo, così da prevedere, per la SS 187, sino al km 53,000, una seria limitazione della velocità, stante la pericolosità del tratto in questione, specie in prossimità dei tantissimi innesti con le strade comunali e più ancora stante l'assenza di aree pedonali lungo la stessa SS 187 che di fatto

impedisce la comunicazione tra le tante aree residenziale della zona fortemente abitata in tutti i periodi dell'anno.

Il Consigliere Lombardo Vito afferma che in passato, circa 6 – 7 anni fa, si è provveduto ad un controllo meticoloso durante il periodo estivo della SS 187, SP 47 e SP 55, controllo effettuato attraverso la collaborazione con diversi Vigili Urbani provenienti dal nord. In quell'occasione, le multe fioccarono anche se eravamo in piena estate. Il Consigliere Lombardo, sottolinea che prima di diminuire il limite di velocità, è necessario per la sicurezza sia dei pedoni che degli autisti, sistemare le strade con un manto stradale degno di un paese civilizzato e sistemare l'illuminazione pubblica per avere un visibilità decente delle suddette strade.

La Quarta Commissione Consiliare invita L'Amministrazione Comunale a provvedere nel rispetto della normativa vigente e piu' ancora a garanzia della incolumità dei cittadini, residenti e non.

Nel complesso la Quarta Commissione Consiliare propone all'Amministrazione Comunale la seguente mozione di indirizzo, cui è estensore il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, che sarà presentata qualora nulla venga attenzionato di quanto suggerito dalla Commissione Consiliare:

#### **~ LA QUARTA COMMISSIONE CONSILIARE**

##### **premessso**

che l'organizzazione Mondiale della Sanita' in un suo rapporto sulla sicurezza pedonale, ribadisce l'importanza di limitare la velocità delle auto a 30 km orari nelle città';

~ che la velocità dei veicoli in circolazione è determinante rispetto alla maggiore o minore gravità degli esiti degli incidenti: infatti l'investimento di un pedone da parte di un'auto che procede a 65 km orari determina la sua morte nel 90% dei casi; se invece l'auto procede a 30 km all'ora la possibilità che il pedone muoia scende al 3%;

~ che la riduzione della velocità delle auto comporta minori accelerazioni, una velocità più costante e quindi un traffico più scorrevole che riduce significativamente l'inquinamento atmosferico;

~ che nelle zone a velocità limitata a 30 km orari, il rumore da traffico si riduce di circa il 40% e questo comporta vantaggi in termini di salute considerando che l'esposizione a un alto rumore di fondo disturba la qualità del sonno, provoca malattie cardiovascolari e disturbi nel comportamento;

#### **CONSIDERATO:**

~ che un traffico a velocità moderata a 30 km orari consente di camminare e pedalare con maggiore tranquillità e sicurezza, lasciando maggiore autonomia di movimento e circolazione ad adulti, anziani e bambini sviluppando in loro socialità e autonomia;

~ che i commercianti trarrebbero benefici da una maggiore circolazione a piedi e in bicicletta come ormai dimostrato da numerosi gli studi che evidenziano un aumento delle vendite in zone a traffico moderato, dove la gente si sposta a piedi e in bicicletta;

#### **IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA**

~ ad avviare un piano di estensione di zone con limite di velocità a 30 Km orari in città tutelando la sicurezza e il benessere dell'utenza debole, concertando e condividendo con i residenti delle zone interessate;

~ a individuare le cosiddette "zone 30" nelle zone periferiche densamente popolate e/o congestionate dal traffico veicolare per gli evidenti vantaggi di questa scelta sulla vivibilità cittadina, sui miglioramenti in termini di salute e sicurezza, sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico ;

~ a sperimentare interventi di pedonalizzazione temporanea delle vie di accesso alle scuole o, laddove non sarà possibile, di rallentamento del traffico veicolare a 30 km orari nelle fasce orarie d'ingresso e uscita dalla scuola per facilitare e rendere più sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta di bambini, ragazzi, genitori e insegnanti;

~ ad avviare nei prossimi sei mesi alcune sperimentazioni di "zone 30" che coinvolgano associazioni e cittadini anche con la finalità di informare e sensibilizzare;

~ di prevedere maggiori controlli in strada da parte della Polizia Municipale e, laddove necessario, installare dissuasori contro la velocità troppo elevata;

- ~ di informare il Consiglio, entro il 31 maggio di ogni anno, sui contenuti della delibera di Giunta che annualmente definisce come utilizzare il 50% dei proventi da sanzione, ai sensi e per le finalità dell'art.208 del Codice della Strada, che fra l'altro indica la realizzazione di interventi per la sicurezza stradale di bambini, anziani, disabili;
- ~ vista la coerenza tra interventi necessari ad Alcamo e finalità indicate dall'art.208, invita la Giunta a valutare l'eventuale utilizzazione del restante 50% dei proventi delle multe.

Alle ore 18,45 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G.:“ **Proposta di sperimentazione di interventi di pedonalizzazione temporanea o di rallentamento del traffico sulle vie di accesso alle scuole prevedendo contestualmente maggiori controlli**”.

La Commissione Consiliare invita la Giunta Municipale a sperimentare interventi di pedonalizzazione temporanea delle vie di accesso alle scuole o, laddove non sarà possibile, di rallentamento del traffico veicolare a 30 km orari nelle fasce orarie d'ingresso e uscita dalla scuola per facilitare e rendere più sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta di bambini, ragazzi, genitori e insegnanti.

La Commissione suggerisce al Signor Sindaco di far leva sulle proposte della Quarta Commissione, un poco meno del Mobility Manager incapace di trovare adeguate soluzioni ai problemi di viabilità della Città.

Numerose problematiche sono emerse dall'analisi preliminare: in sintesi, per come suggerito dal Consigliere Comunale Antonio Fundarò si evidenzia una diffusa pericolosità dell'ingresso ai plessi scolastici, a causa dell'apertura al traffico delle vie adiacenti e quindi dalla mancanza di spazi sicuri. Inoltre, l'assenza dell'indicazione degli stalli in parte delle strade adiacenti alle scuole, rende più caotica la situazione, sempre in corrispondenza degli orari di ingresso-uscita degli alunni, a causa di parcheggi effettuati senza ordine né logica volta al mantenimento delle minime condizioni di sicurezza.

Inoltre nelle vie limitrofe alle scuole non sono presenti attraversamenti pedonali o percorsi pedonali sicuri, controllati da semafori o presidiati da Vigili Urbani (solo un attraversamento, di fatto, è controllato), ha commentato il Consigliere Fundarò.

Queste, inoltre, nelle ore d'ingresso-uscita sono abitualmente occupate e congestionate dalle auto degli accompagnatori dei bambini, diminuendo così la sicurezza generale ed impedendo il transito scorrevole del traffico.



Nell'ambito di un percorso d'informazione e formazione la Quarta Commissione intende evidenziare criticità e proporre soluzioni.

Il Consigliere Antonio Fundarò espone:

**CRITICITÀ:**

- congestione negli orari di entrata e di uscita;
- uscita pericolosa: i bambini si ritrovano direttamente sulla viabilità aperta al traffico;
- rischio negli attraversamenti davanti alla viabilità, a causa del traffico veicolare e dalla mancata presenza di attraversamenti pedonali;
- marciapiedi inadeguati, spesso inadeguati;
- elementi di moderazione della velocità scarsi.

**PROPOSTE IN CONTEMPORANEA O IN ALTERNATIVA:**

- pedonalizzazione dell'area antistante la scuola o, per iniziare, istituzione di ZTL temporanea con chiusura al traffico negli orari di entrata e uscita;
- creazione di un percorso pedonale protetto con dissuasori;
- attraversamenti rialzati a monte, a valle e davanti alle scuole, allo scopo di rallentare le auto.

Il Consigliere Fundarò si augura che le proposte siano immediatamente poste all'attenzione dell'Amministrazione Comunale di Alcamo.

Di fatto i risultati attesi in merito alla sicurezza stradale a seguito della realizzazione degli interventi proposti sono:

- l'allontanamento dei veicoli dalla zona antistante i plessi scolastici, soprattutto nei momenti di ingresso ed uscita;
- il miglioramento in termini funzionali e di sicurezza della circolazione pedonale degli studenti nell'intorno dei plessi con la realizzazione di percorsi pedonali ed attraversamenti sicuri;

- l'ottimizzazione delle soste, mediante la chiusura, la sistemazione a parcheggio delle aree oggi non regolamentate, la risistemazione dei parcheggi esistenti al fine dell'alleggerimento della pressione veicolare sull'ingresso delle scuole.

Il Consigliere Lombardo Vito dichiara che ormai dopo due anni e mezzo di Amministrazione Bonventre pensare che una proposta dei Consiglieri Comunali venga posta in essere e resa effettiva sia una vera e propria utopia, considerato che il Sindaco ancora non ha deciso cosa fare della sua delega riguardo alla viabilità. Esempio lampante, conclude il Consigliere Lombardo è la fine indecorosa fatta dal tanto decantato e pubblicizzato "PEDIBUS" fatto dal Mobility Manager Arch. Francesco Amodeo.

Il Consigliere Castrogiovanni lamenta il fatto che il servizio "PEDIBUS" non è mai partito nell'anno scolastico 2014/2015, nonostante la pubblicità fatta dal Mobility Manager Amodeo e che fino a poco tempo fa il servizio davanti le scuole veniva svolto dall'Associazione Carabinieri in congedo.

Alle ore 19,20 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quinto** punto all'O.d.G.: "**Studio e consultazione di proposte da inoltrare al Signor Sindaco per l'eventuale utilizzo del restante 50 per cento dei proventi delle multe**".

La Quarta Commissione Consiliare premette che intende esprimere proposte sui contenuti della Delibera di Giunta che annualmente definisce come utilizzare il 50% dei proventi da sanzione, ai sensi e per le finalità dell'art.208 del Codice della Strada, che fra l'altro indica la realizzazione d'interventi per la sicurezza stradale di bambini, anziani, disabili.

Inoltre, la Quarta Commissione a definire la coerenza tra interventi necessari a Alcamo e finalità indicate dall'art.208, invita la Giunta a valutare l'eventuale utilizzazione del restante 50% dei proventi delle multe.

La Quarta Commissione prevede di destinare detti proventi al miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale e per interventi a favore degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. Ed, inoltre, per progetti di educazione stradale nelle scuole. Ed, infine, su proposta del Consigliere Comunale Antonio Fundarò, anche per l'acquisto di defibrillatori, partecipazione a corsi di primo soccorso.

Inoltre, la Quarta Commissione prevede che una parte sia destinata all'implementazione della segnaletica orizzontale e verticale in aree periferiche alla Città, specie le località balneari, come la piu' volte segnalata SS 187.

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

Il Presidente Pipitone prende atto delle numerose lamentele giunte alla Quarta Commissione circa i ripetuti ed incontrollati cambi di norme circa la circolazione del Corso 6 Aprile nel tratto compreso tra Piazza Bagolino e Piazza Ciullo. S'invita l'Amministrazione a porre immediato rimedio ai tanti disservizi determinati per scelte incoerenti e frutto di superficialità amministrative. Si ricordano gli impegni assunti con la Quarta Commissione consiliare circa lo studio congiunto di soluzioni adeguate alle tante emergenze del Centro Storico e alle tante, tutte importanti, richieste giunte o proposte suggerite.

Dopo ampio dibattito alle ore 19,50 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

**IL SEGRETARIO**  
Lipari Giuseppe

**IL PRESIDENTE**  
Pipitone Antonio