



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° 45 del 02/04/2015

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 della normativa relativa alle operazioni di carico e scarico merci; 4. Studio di soluzioni alternative adeguate, sia alle necessità degli operatori economici che a quelle dei cittadini, relative alle operazioni di carico e scarico di merci e materiali: intralcio al traffico, specie nel centro storico; 5. Varie ed eventuali.
	Note

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		17,00	18.45		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		17,00	18.25		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		17,00	17,30		
Componente	Coppola Gaspare	SI		17,00	18,45		
Componente	Fundarò Antonio	SI		17,50	18.45		
Componente	Lombardo Vito	SI		17,00	18.45		
Componente	Sciacca Francesco	SI		17,00	17,40		

L'anno Duemilaquindici (2015), il giorno 02 del mese di Aprile, alle ore 17,00, 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 e i Componenti Castrogiovanni Leonardo, Campisi Giuseppe, Coppola Gaspare, 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 17,30 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.: "**Studio della normativa relativa alle operazioni di carico e scarico merci**".

Il Presidente Antonio Pipitone illustra la necessità di adeguare lo strumento regolamentare del Comune alla normativa inerente le operazioni di carico e scarico merci, specie nel centro storico.

Alle ore 17,40 esce il Consigliere Sciacca Francesco.

Sarebbe necessario adeguare la normativa statale e regionale in materia di attività commerciali, continua il Presidente Antonio Pipitone, alle operazioni di carico e scarico merci del territorio comunale, specie nel centro storico paralizzato dal traffico.

Il Presidente Pipitone coadiuvato dal Consigliere Lombardo provvede a comparare la regolamentazione relativa al punto all'O.d.G. in uso in alcune realtà territoriali al fine di predisporre un eventuale regolamento che disciplini le operazioni di carico/scarico merci.

Alle ore 17,50 entra il Consigliere Fundarò Antonio.

Il Consigliere Comunale Antonio Fundarò dà lettura della presente normativa dalla quale si fa lo stralcio del necessario ai fini dello studio di quanto all'ordine del giorno dell'odierna convocazione.

Nello specifico:

- Decreto Legislativo 31.03.1998 n.114, avente ad oggetto "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio";
- Legge Regionale 22.12.1999 n.28, recante "Norme sulla disciplina del commercio", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana il 24.12.1999;
- Decreto Presidenziale 11.07.2000.

La linea di demarcazione tra la vecchia concezione di regolamentazione amministrativa e la nuova, continua il Consigliere Antonio Fundarò, è rappresentata dal decreto legislativo n. 114 del 31 marzo 1998. Lo stesso rappresenta, quindi, la nuova legge quadro di disciplina del settore distributivo nel suo complesso.

L'esigenza di modificare il sistema normativo ha trovato motivazioni nelle mutate condizioni socio-economiche del Paese.

In particolare, già da tempo, nei diversi settori economici, compresi quelli tradizionalmente gestiti dallo Stato, emergeva la necessità di garantire condizioni che migliorassero il livello competitivo e di concorrenza, sia per aumentare il livello qualitativo dell'offerta sia al fine di produrre risparmi per la collettività.

Appare determinante che fra le finalità della recente innovazione legislativa nazionale siano comprese la tutela della “..possibilità di approvvigionamento..” e del “..servizio di prossimità..” e “..la valorizzazione e la salvaguardia del servizio commerciale nelle aree urbane...” (art.1 D.Leg.n.114/1998).

Secondo il principio generale della qualificazione degli spazi urbani di relazione, non appare concepibile la permanenza nel futuro di aree urbane attive ove esse pervenissero ad uno stato di progressivo degrado e annullamento della rete capillare dei servizi commerciali.

In altri termini tali aree non potrebbero essere considerate solo come aree urbane degradate ma dovrebbero essere invece considerate come aree non più urbane in quanto non dotate dei requisiti essenziali e non sostituibili che connotano e conformano la città.

L'art.4 del Decreto Legislativo citato introduce alcune definizioni essenziali, ma solo sulla base di criteri meramente riferiti alle superfici degli esercizi e non al ruolo urbano da essi svolto ed alla loro sufficiente densità nel tessuto della città.

I regolamenti di competenza comunale possono integrare opportunamente tale carenza mediante l'introduzione dei criteri di compatibilità urbanistica e di congruenza rispetto al sistema della mobilità. S'intendono infatti per “esercizi di vicinato” non quelli che, per i caratteri dei prodotti, esercitano effettivamente il ruolo di presidio commerciale irrinunciabile a servizio della residenza diffusa ma tutti quelli avente superficie di vendita non superiore a 150 mq, nei comuni con popolazione residente superiore a 10.000 abitanti.

La programmazione della rete distributiva di cui tratta l'art.6 del Decreto Legislativo ha, fra l'altro, gli scopi di:

1. rendere compatibile l'impatto territoriale e ambientale degli insediamenti commerciali, con particolare riguardo a fattori quali la mobilità, il traffico e l'inquinamento”;

2. valorizzare la funzione commerciale al fine della riqualificazione del tessuto urbano al fine di ricostituire un ambiente idoneo allo sviluppo del commercio;
3. riqualificare i centri storici attraverso il mantenimento delle caratteristiche morfologiche degli insediamenti.

Di conseguenza alla legislazione regionale è stato affidato il compito, che risulta innovativo rispetto al passato, di fissare:

- i criteri di programmazione urbanistica riferiti al settore commerciale, affinché gli strumenti urbanistici individuino le aree nelle quali consentire gli insediamenti di medie e grandi strutture;
- le limitazioni relative alle necessità di tutela dei beni artistici, culturali e ambientali, dei centri storici e delle località di interesse artistico e naturale al fine di qualificare la presenza delle attività commerciali e artigianali in grado di svolgere un servizio di vicinato ed evitare il processo di espulsione delle attività commerciali ed artigianali;
- più incisivi poteri comunali relativi alla localizzazione dei servizi commerciali nei centri storici;
- i criteri in base ai quali i Comuni, per un periodo non superiore a due anni, possono sospendere o inibire gli effetti della comunicazione di apertura degli esercizi di vicinato;
- la disciplina inerente la disponibilità di spazi pubblici o di uso pubblico e le quantità minime di spazi per parcheggi, in relazione alle diverse strutture di vendita;
- la correlazione, fino alla contestualità, delle autorizzazioni di natura edilizia e di quelle di natura commerciale.

La città, come abituale sede di relazioni e di scambi, richiede, continua il Consigliere Fundarò, che il sistema distributivo sia compatibile con la maglia dei tessuti già formati o in formazione.

A tale scopo la razionalizzazione del sistema distributivo avrà aspetti organizzativo-funzionali che risultano comuni alla gran parte degli esercizi, quali le questioni:

- degli orari;
- della circolazione interna al sistema;
- dell'accessibilità al sistema;
- dei rifornimenti e immagazzinamenti;
- delle modalità, tendenti alla unificazione, di accredito e di pagamento;
- del comfort e degli arredi;
- della fornitura a domicilio e quanto altro.

L'integrazione fra i diversi elementi (ambiti) che compongono il sistema distributivo avrà aspetti che concernono le, peraltro normali, relazioni fra i tessuti commerciali (specie se di servizio alla residenza) e le altre funzioni ordinarie.

Le grandi strutture di vendita devono essere dotate di un'area pertinenziale riservata alle operazioni di carico e scarico merci e al parcheggio dei veicoli merci, dimensionata secondo le esigenze attese.

Detta area deve essere delimitata rispetto alle aree di parcheggio con un'adeguata segnaletica orizzontale e verticale e deve essere raccordata con l'innesto sulla viabilità pubblica con un percorso differenziato rispetto ai percorsi dei veicoli dei clienti.

Per le grandi strutture di vendita è inoltre preferibile, ove possibile, realizzare due innesti separati, per le merci e per la clientela, su strade pubbliche diverse.

I Comuni, privilegiando norme di autoregolamentazione concertata, disciplinano l'orario di carico e scarico delle merci nell'ambito dei centri storici, cercando di concentrarlo nelle ore di minor traffico ed evitando lo sviluppo dell'inquinamento acustico.

I Comuni, nel disciplinare la sosta su suolo pubblico, devono considerare che per la vitalità del commercio nei centri storici e nei luoghi del commercio in generale deve essere privilegiata la possibilità di parcheggio gratuito, sia pure per breve durata. In tali ambiti territoriali le medie e grandi strutture di vendita devono dimostrare la disponibilità di parcheggio, anche attraverso apposito convenzionamento con infrastrutture già operanti.

In alternativa il Comune, nei propri strumenti urbanistici generali o particolareggiati, deve prevedere apposita normativa per la monetizzazione, in modo da contribuire alla costituzione di un fondo destinato al finanziamento della realizzazione di parcheggi di iniziativa pubblica dedicati alle zone di prevalente insediamento commerciale.

Alle ore 18,25 esce il Consigliere Castrogiovanni Leonardo..

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G.: **“Studio di soluzioni alternative adeguate, sia alle necessità degli operatori economici che a quelle dei cittadini, relative alle operazioni di carico e scarico di merci e materiali: intralcio al traffico, specie nel centro storico”**.

Il Consigliere Antonio Fundarò fa presente che, alla luce di quanto emerso al punto precedente e della normativa attenzionata, sarebbe necessario stilare un regolamento per definire le procedure ed i criteri volti ad individuare gli stalli di sosta destinati al carico e scarico delle merci, regolare gli orari e riservare spazi per la sosta dei veicoli utilizzati per le finalità predette al fine di garantire l'approvvigionamento di merci degli esercizi commerciali e artigianali o altro.

S'intende per:

a) circolazione: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada, ai sensi dell'art. 3, comma 1, nr. 9, del D.Lgs nr. 285 del 30/04/1992 (nuovo Codice della Strada).

b) parcheggio: area o infrastruttura destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli, ai sensi dell'art. 3, comma 1, nr. 34, del D. Lgs nr. 285 del 30/04/1992 (nuovo Codice della Strada).

c) piazzola di sosta: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli, ai sensi dell'art. 3, comma 1, nr. 38, del D. Lgs nr. 285 del 30/04/1992 (nuovo Codice della Strada).

Infatti, risulta assai prioritario, continua il Consigliere Vito Lombardo, definire gli orari e la sosta dei veicoli riservata al carico e scarico merci.

Al fine di consentire un assetto razionale ed efficiente della distribuzione urbana delle merci si stabiliscono i sottotati criteri finalizzati all'individuazione di aree da riservare alla sosta dei veicoli che trasportano merci per consentire il relativo carico o scarico, di cui all'art. 7, comma 1, lettera "g" del D. Lgs. Nr. 282/92 (Nuovo Codice della Strada).

Nell'individuazione delle aree indicate al primo comma si dovrà tenere conto:

- a) dell'orario delle forniture e, quindi, delle operazioni di carico/scarico merci;
- b) della realizzazione della piazzola di sosta riservata al carico e scarico delle merci, con annessa segnaletica verticale;
- c) dei principi meglio specificati innanzi.

Gli orari di servizio per l'approvvigionamento delle merci dovrebbero tenere conto delle esigenze di mobilità della popolazione residente, della necessità di prevenire situazioni di congestione del traffico veicolare evitando intralcio e conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione nonché della necessità che detti orari non abbiano a coincidere con i periodi di punta della frequentazione pedonale agli esercizi commerciali; a tal fine si potrebbe stabilire che le operazioni di carico e scarico debbano avvenire, nelle seguenti fasce orarie:

1. giorni feriali (escluso il sabato) dalle ore 06,00 alle ore 11,00 e dalle ore 14,00 alle ore 18,00;
2. sabato, prefestivi, domenica e festivi dalle ore 06,00 alle ore 11,00.

Tutti gli stalli riservati al carico e scarico di merci potrebbero essere utilizzati, dagli utenti addetti al carico e scarico per un periodo massimo di 30 minuti, da certificare con disco orario. L'ora di arrivo deve essere indicata ed esposta in modo ben visibile a cura dei fruitori dello stallo.

Sulle aree destinate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite di cui al comma 1, dovrebbe essere istituito il divieto di sosta con rimozione dei veicoli, ai sensi degli artt. 158, comma 2, lettera "e" e 159, comma 1, lettera "b" del D. Lgs. nr. 285/92 (Nuovo Codice della Strada).

Nelle ore stabilite per il carico e scarico merci, il protrarsi del limite di sosta di 30 minuti dei veicoli adibiti a tali operazioni, nonché la sosta inoperosa e/o abusiva di altri veicoli che non attendono alle operazioni di carico e scarico di cose sono sanzionate ai sensi del D. Lgs. 285/92 (Nuovo Codice della Strada).

L'individuazione delle aree di sosta da riservare agli utenti del carico e scarico merci, dovrebbe tenere conto della necessità e dell'opportunità di agevolare l'approvvigionamento delle merci evitando situazioni d'intralcio e conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione.

Nell'individuazione di aree da riservare alla sosta dei veicoli che trasportano merci occorrerà attenersi ai seguenti criteri:

- a. la realizzazione di ogni singola piazzola di carico e scarico merci dovrà indicativamente essere utile al servizio di almeno 2 esercizi commerciali/artigianali o altro circostanti;

b. sarà subordinata all'inesistenza di altra analoga area ubicata nella stessa via entro il limite di distanza di mt. 50 misurati dalla sede del richiedente.

La realizzazione degli stalli dovrebbe essere a titolo gratuito.

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

La Commissione Consiliare fa presente che risulta assente l'Amministrazione Comunale circa alcuni sollecitazioni di cui si è fatta portavoce la Commissione, nello specifico:

- 1) segnaletica orizzontale e verticale lungo le perpendicolari alla SS 187, in Contrada Calatubo. La Commissione Consiliare propone altresì che si faccia, immediatamente, carico di verificare, con l'Anas, la possibilità di acquisire la stessa al patrimonio del Comune di Alcamo;
- 2) segnaletica verticale e orizzontale lungo le perpendicolari al Viale Europa, dove andrebbe attrezzato il parcheggio, blu o gratis, lungo alcune arterie che, ad oggi, risultano invivibili anche per inosservanza dei divieti.

Alle ore 18,45 il Presidente Pipitone dichiara sciolta la seduta.

IL SEGRETARIO
LIPARI GIUSEPPE

IL PRESIDENTE
PIPITONE ANTONIO