



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° 05 del 12/01/2015

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. La responsabilità della Pubblica Amministrazione per omessa o cattiva manutenzione delle pubbliche strade: ex provincia, Anas, ecc. con attenzione all'insidia stradale e all'art. 2043 c.c.; 4. La custodia rilevata ai fini della responsabilità degli enti territoriali; 5. Verifica delle condizioni di pericolosità delle intersezioni stradali del centro storico, con attenzione a quelle per le quali sono pervenute segnalazioni alla Commissione Consiliare; 6. Varie ed eventuali.
	Note

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		10,00	11,50		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		10,35	11,30		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		10,25	11,35		
Componente	Coppola Gaspare	SI		10,00	11,00		
Componente	Fundarò Antonio	SI		10,00	11,50		
Componente	Lombardo Vito	SI		10,00	11,50		
Componente	Sciacca Francesco	SI		10,00	11,50		

L'anno Duemilatredici (2015), il giorno 12 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 Coppola Gaspare, Fundarò Antonio, Lombardo Vito e Sciacca Francesco.

Il Presidente, coadiuvato dal Vice Segretario Lipari M. 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.

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.

Alle ore 10,25 entra il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.: "**La responsabilità della Pubblica Amministrazione per omessa o cattiva manutenzione delle pubbliche strade: ex provincia, Anas, ecc. con attenzione all'insidia stradale e all'art. 2043 c.c.**".

Il Presidente invita il Consigliere Comunale Antonio Fundarò a definire l'oggetto del terzo punto all'ordine del giorno.

La responsabilità della Pubblica Amministrazione per omessa o cattiva manutenzione delle pubbliche strade, premette il Consigliere Fundarò, discende da disposizioni normative che impongono agli enti territoriali (Comuni, Province, Regioni) obblighi di manutenzione e sicurezza delle stesse oltre che di tutte le altre aree urbane calpestabili (piazze, marciapiedi...). La fonte primigenia di siffatti obblighi è da rinvenirsi, in primis, nel risalente art. 28 dell'Allegato F della Legge 20 marzo 1865 n. 2248 che prevede come "obbligatoria la conservazione in stato normale delle stradi provinciali e comunali sistemate"; successivamente nel r.d. del 15 novembre 1923 n. 2056, recante "Disposizioni per la classificazione e manutenzione delle strade pubbliche" che all'art. 5, così, dispone: "Alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di quarta classe provvedono i rispettivi comuni a totali proprie spese". Da ultimo, la tipicità di siffatti doveri connessi alla titolarità della proprietà delle strade in capo agli enti locali, trova oggi una sua compiuta regolamentazione nel D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della Strada), per altro riformato dalla recente Legge n. 120 del 29 luglio 2010. Segnatamente, l'art. 14 comma 1 del Codice statuisce che: "Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:

a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;

- b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;
- c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta”.

Alle ore 10,35 entra il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Scorrendo la giurisprudenza pertinente queste norme, si può rilevare che vengono applicate in giudizio, prevalentemente, nei casi in cui un privato subisca un danno a causa della omessa o cattiva manutenzione della strada pubblica e come conseguenza il Giudice condanni l'ente territoriale, che risulta proprietario della strada, nel caso di specie, al risarcimento per il nocumento subito. A tal riguardo, però, non si può affrontare la questione sulla risarcibilità dei danni subiti dal cittadino per violazione delle norme sopra citate, senza considerare a monte la natura della responsabilità da ascrivere in capo alla Pubblica Amministrazione. Invero, i primi riconoscimenti sull'ammissibilità di una colpa "pubblica", in tal senso, sono da ricondursi agli anni novanta del secolo scorso, quando, sulla scia di un processo tendente a riconsiderare su un piano paritario i rapporti tra la Pubblica Amministrazione e il privato cittadino, si è arrivati, con la sentenza del 22 luglio 1999 n. 500 della Suprema Corte, ad affermare la risarcibilità degli interessi legittimi. Sulla base di tale nuova prospettiva, si sono delineati nuovi profili di addebito da attribuire alla P.A., e tra questi ha acquistato vigore la problematica connessa alla responsabilità degli enti territoriali per omessa o cattiva manutenzione nel settore della viabilità pubblica, principalmente legata all'annosa diatriba se ricondurre la natura della stessa alla responsabilità aquiliana di cui all'art. 2043 c.c. o a quella c.d. oggettiva ai sensi dell'art. 2051 c.c., con deducibili differenze sostanziali sul piano processuale. Ad ogni modo, perché si possa parlare di responsabilità per omessa o cattiva manutenzione delle strade, è necessario che sussista in capo al privato danneggiato un diritto o un interesse giuridicamente rilevante, meritevole di tutela davanti l'Autorità Giudiziaria. Deve, allora, osservarsi che non è il mero interesse del privato alla manutenzione delle strade ad essere meritevole di tutela, in quanto come rilevato dal Consiglio di Stato: "l'interesse di ogni cittadino a che gli enti territoriali provvedano alla diligente manutenzione e custodia di tutti i beni pubblici (e, tra essi, le strade) non è tutelabile in via amministrativa, né giurisdizionale, trattandosi di un mero dovere imposto in capo alla P.A. per il vantaggio della collettività non soggettivizzata. Non si è, pertanto, in presenza di interesse legittimo differenziale perché, semmai, si è al cospetto di interesse semplice e di fatto, rientrante nell'area del giuridicamente irrilevante. Ne consegue che il privato, non avrebbe, allora, accesso ad una tutela giurisdizionale davanti al G.A. in sede di giudizio di legittimità, perché portatore di un interesse non personale, differenziato, concreto e attuale dall'impugnazione. Di contro, qualora dall'inosservanza dell'obbligo di manutenzione derivi un danno al privato amministrato, sarà possibile adire l'autorità giudiziaria competente, deducendo il rapporto bilaterale instauratosi con l'Amministrazione, la quale a causa della condotta colposamente omissiva ad essa astrattamente attribuibile, sia venuta meno ad un generico dovere di astensione dal ledere la sfera giuridica dei terzi.

In tal caso, infatti, l'interesse ad agire che rileva trova scaturigine nella lesione del diritto soggettivo all'integrità patrimoniale, tutelabile davanti al Giudice Ordinario". Ne consegue che il cittadino non può esigere che la strada sia mantenuta in modo piuttosto che in un altro, e non ha quindi azione per i danni che pretende essergli derivati dal modo in cui l'Amministrazione ha mantenuto il bene demaniale medesimo. Ciò in quanto sussiste, appunto, un potere discrezionale in capo alla P.A. riguardo alle modalità di custodia delle strade, a fronte del quale pur non essendo configurabile un diritto soggettivo del cittadino alla conservazione della stesse, sussiste il dovere da parte degli enti pubblici di rispettare il generale principio del *neminem laedere*, allo scopo di evitare che il potere muti in arbitrio.

L'orientamento predominante e tradizionale in materia, sulla scia della sentenza 500 del '99 della Suprema Corte, sposando la tesi dell'osservanza della norma primaria di cui all'art. 2043 c.c. da parte della P.A., ha in un certo senso contribuito a superare il dogma dell'irrisarcibilità dei danni cagionati dagli enti pubblici, da sempre coperti da una vera e propria "aura d'irresponsabilità" per fatti illeciti che colpivano i cittadini. Sulla base di tale interpretazione, gli enti territoriali, allo scopo di tutelare l'integrità personale e patrimoniale dei terzi, nell'attività di controllo e vigilanza dei beni demaniali (le strade), devono evitare che questi presentino situazioni di pericolo occulto, non prevedibili, né visibili dagli utenti con l'ordinaria diligenza, c.d. insidia stradale o trabocchetto. In merito alla definizione di questo istituto, di origine pretoria, è intervenuta la Corte Costituzionale che, con sentenza 156 del 1999, nel dichiarare infondata la questione di legittimità costituzionale degli artt. 2043, 2051 cc. e art. 1227 c.c., comma 1, sollevata in riferimento agli artt. 3, 24 e 97 Cost. ha sostenuto che l'insidia è una sorta di figura sintomatica della colpa della P.A., comunque da accertarsi in concreto da parte del Giudice. Ciò significa che il danneggiato deve dimostrare il danno e il nesso causalità con il fatto illecito della P.A. ma è esonerato dal provare l'elemento soggettivo di quest'ultima, in quanto insito nell'insidia, se sussistente. Infatti, solo se il danneggiato provi la sussistenza di tale situazione, può e deve essere affermata la responsabilità dell'ente proprietario della strada, salvo che questo, a sua volta, dimostri che, per le circostanze di tempo e di luogo, non ha potuto rimuovere tale pericolo pur avendo adottato tutte le misure idonee del caso. In ogni caso, argomenta la Consulta, il Giudice ha comunque il compito di individuare, in modo specifico, che il principio di autoresponsabilità dei privati non sia stato disatteso, e quindi deve verificare che in base agli standards di diligenza connessi alla visibilità della strada, in relazione anche all'uso della stessa, la situazione di pericolo esistente non era prevedibile o evitabile. E' di quest'avviso anche la più recente giurisprudenza che, a fortiori, sostiene: "anche in presenza di un'insidia andrà accertata, in sede di merito, la sussistenza di tutti gli elementi previsti dall'art. 2043 c.c., giacché non può escludersi la possibilità che in qualche caso (colposo o doloso) il comportamento del danneggiato o di un terzo concorrano a provocare l'incidente". La conseguenza plausibile è, allora, che qualora l'utente abbia usato il bene demaniale senza la normale diligenza o

con affidamento soggettivo anomalo, il nesso eziologico tra la causa ed il danno risulti interrotto o, al più, si verifichi un'attenuazione della responsabilità della P.A., ai sensi e per gli effetti dell'art. 1227 c.c. Sul punto, tra le tante, una pronuncia della Cassazione è illuminante, essendo stata esclusa l'insidia nell'ipotesi di segnaletica stradale rimossa da terzi riamasti ignoti, sulla base della seguente argomentazione: "qualora un cartello posto in prossimità di un crocevia venga abbattuto da ignoti, senza essere ripristinato dall'Amministrazione cui spetta la manutenzione delle strade e si verifichi una collisione fra due autovetture, ancorchè il conducente favorito dal cartello abbattuto ritenga di avere diritto alla precedenza, non è ravvisabile una situazione di insidia con conseguente responsabilità della P.A. (Cass. n. 2074/2002). Seconda la Suprema Corte, infatti, l'insidia che presuppone una divergenza tra situazioni di transitabilità reali e apparenti, non percepibili dall'utente della strada con l'uso della normale diligenza non può configurarsi qualora la circolazione stradale possa comunque avvenire senza inconvenienti, pure in mancanza di segnalazioni perché omesse o abbattute, essendo idoneo e sufficiente a regolarla il Codice della Strada, peraltro, aggiungendo che non può ricevere tutela l'affidamento dell'utente sulla presenza di segnalazioni non in atto, in quanto è per contro preciso dovere dello stesso prestare la massima attenzione alle reali condizioni della strada ed adeguare ad esse la propria condotta di guida. Di contro, è stata riconosciuta la responsabilità della P.A. ex art. 2043, nel caso di segnaletica mal funzionante, non potendo le conseguenze dannose di segnalazioni non corrette essere addossate in capo all'utente, posto che il relativo obbligo di manutenzione incombe sull'ente. Pertanto, è stata riconosciuta una situazione di fatto riconducibile all'insidia, connotata dall'imprevedibilità e inevitabilità del pericolo, nel caso di un impianto semaforico che ad un incrocio stradale segnali verde per i veicoli provenienti da una data direzione e proietti luce intermittente o nessuna luce per i veicoli provenienti da una direzione diversa (Cass. Civ. III sez., n.9915/1998).

Il Consigliere Lombardo Vito afferma che sulla responsabilità della Pubblica Amministrazione per omessa o cattiva manutenzione delle pubbliche strade come ormai da numerosi anni debiti fuori bilancio che sono stati e sono un vero e proprio salasso per le casse comunali e di conseguenza per i cittadini alcamesi. L'Amministrazione Bonventre ed in particolare l'Assessore Renato Culmone ancora non hanno fatto niente, non hanno mosso un dito per tamponare quest'emorragia per il bilancio comunale. Anzi l'Assessore Culmone in un recente Consiglio Comunale è quasi cascato dalle nuvole riguardo all'argomento e ha dichiarato, dopo due ore di parole delle quali francamente (e questo per mia ignoranza) non sono riuscito a cogliere il significato, che aspetta l'imput da parte del Settore Legale per dare una risposta al problema atavico dei debiti.

Oramai, conclude il Consigliere Lombardo, francamente mi sono stancato. Quest'Amministrazione ha totalmente deluso qualsiasi tipo di aspettativa anche la più minima.

Alle ore 11,00 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G.:" **La custodia rilevata ai fini della responsabilità degli enti territoriali.**

Assodato che la classificazione delle strade è un primo riferimento normativo da cui partire, precisa il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone, per ricondurre la responsabilità al titolare formale della res pubblica, se si opta per l'applicabilità dell'art. 2051 è necessario stabilire i contenuti, i limiti del potere di custodia, oltre che il criterio che consente di identificare il soggetto "sostanziale" tenuto a risarcire il danno cagionato dalla cosa in custodia.

A tal riguardo, si è affermato che "responsabile del danno proveniente dalla cosa non è il proprietario, come nei casi di responsabilità oggettiva di cui agli artt. 2052, 2053 e 2054 c.c., u.c., ma il custode della cosa stessa.

E', dunque, la relazione di fatto, e non semplicemente quella giuridica, tra il soggetto e la res, che legittima una pronunzia di responsabilità, fondandola sul potere di "governo su di essa esercitata".

Tale potere, precisa il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, secondo il più recente orientamento della giurisprudenza di merito, si concretizza in tre aspetti fondamentali: il potere di controllare la cosa, il potere di modificare la situazione di pericolo insita nella cosa e il potere di escludere qualsiasi terzo dall'ingerenza sulla cosa al momento in cui si è prodotto il danno. Sulla questione, la più recente giurisprudenza di merito ha rilevato che ai fini dell'accertamento della possibilità in concreto del potere di custodia sulla cosa, è necessario avere riguardo alle cause collegate alle condizioni della strada da cui possono derivare danni agli utenti. Segnatamente, occorre distinguere i casi in cui i danni costituiscono estrinsecazioni di situazioni di pericolo "immanentemente connesso" alla struttura o alle pertinenze dell'autostrada (ad es. irregolarità del manto stradale, segnaletica insidiosa, ecc), da quelli in cui tali circostanze sono provocate dagli stessi utenti, ovvero da una repentina e non prevedibile alterazione dello stato della cosa, che ponga a repentaglio l'incolumità degli stessi e l'integrità del loro patrimonio (ad es. perdita di oggetti da parte dei veicoli in transito o perdita di sostanze oleose, ecc...). Nel primo caso, essendo il pericolo insito nello stessa struttura della strada, trova piena applicazione la responsabilità del custode, ai sensi dell'art. 2051 c.c., configurandosi come irrilevante il fatto che il bene venga utilizzato in modo diretto e generalizzato da parte della collettività.

Infatti, in tali situazioni l'apporto causale del sinistro ricollegabile ad uno stato di fatto radicatesi nel tempo, rappresenta il rischio tipico inerente alla vigilanza del custode. Diversamente, per i sinistri riconducibili ad elementi estranei alla composizione della strada, non si può ascrivere un'incuria protratta nel tempo all'Amministrazione e, quindi, quest'ultima non può essere chiamata a rispondere per omessa o cattiva manutenzione strutturale del bene. In tali condizioni, secondo una tesi più datata, che ritiene che la responsabilità sia da ricondurre al regime previsto dall'art. 2043 c.c., la colpevolezza non può ritenersi insita nell'insidia, ma sarà onere del danneggiato provare che

il lasso temporale di permanenza della stessa, è stato tale da rendere possibile per l'ente proprietario di percepirla e rimuoverla.

Di contrario avviso, sono, invece, le ultime tendenze della giurisprudenza che riconducono sempre all'art. 2051 c.c. anche le situazioni di pericolo idonee a cagionare eventi lesivi per l'utente della strada, connesse a fattori esterni alla struttura del manto stradale. In poche parole, secondo tale inquadramento, i diversi riflessi si avranno solo sul contenuto della prova liberatoria in capo alla P.A. L'Amministrazione, infatti, qualora il sinistro si verifichi, ad esempio, per la perdita o l'abbandono sulla pubblica via di oggetti pericolosi, potrà rilevare il caso fortuito che si sostanzia nell'impossibilità di esercitare il potere di custodia su eventi non conoscibili, né eliminabili con immediatezza da parte del custode, cagionati da atti vandalici di terzi o per precedenti incidenti. Ulteriormente, perché si possa parlare di custodia in concreto esercitabile, sarà anche necessario aver riguardo al soggetto tenuto di fatto a porre in essere tale sorta di "detenzione qualificata".

Ed invero, la sola relazione giuridica (corrispondente al diritto reale o alla titolarità demaniale) tra il soggetto ed il bene pubblico non dà ancora luogo a tale tipo di rapporto (ma lo fa solo presumere), allorché la relazione di fatto intercorra con altro soggetto qualificato che eserciti la potestà sulla cosa, (ad esempio il concessionario).

E' il caso dell'ANAS S.p.A., del cui patrimonio stradale affidato dallo Stato, costituito da 30.352,41 chilometri di strade ed autostrade di interesse nazionale che compongono la rete di sua competenza, 5.727 chilometri sono le autostrade in concessione. A tal riguardo, posto che il soggetto a cui è da ascrivere la qualifica di custode è il concessionario, a cui sono riconducibili gli obblighi di manutenzione sulla rete autostradale in concessione, rimane da comprendere la natura della responsabilità (contrattuale o extracontrattuale) ad esso attribuibile, per i danni subiti dall'utente a seguito di una cattiva o omessa manutenzione dell' autostrada affidata.

Da un lato, un orientamento minoritario facendo leva sulla distinzione, nell'ambito della disciplina della concessione, del rapporto tra concedente (l'ANAS S.p.A.) e concessionario, cui afferisce la tariffa interna, ed a quello tra quest'ultimo e ciascun utente, ravvisa nel pedaggio applicato all'utenza un corrispettivo per l'utilizzazione dell'autostrada, con la conseguenza di inquadrare nell'ambito del contratto di diritto privato la relazione che ne discende. Più nel dettaglio, la giurisprudenza ha qualificato la prestazione dell'utente come prezzo pubblico, in considerazione della natura del servizio erogato attraverso l'istituto della concessione.

Sulla complessa questione una sentenza della Cassazione ritiene che: " La responsabilità dell'ente concessionario del servizio autostradale per la mancata sicurezza ed agibilità della strada non è di natura extracontrattuale ma costituisce una fattispecie di responsabilità soggettiva da concessione". Tuttavia, tale tesi non sembra aver trovato avallo in giurisprudenza, essendosi imposta l'interpretazione che attribuisce alla responsabilità del concessionario natura extracontrattuale, in

ragione del fatto che il pagamento del pedaggio, lungi dal costituire un rapporto di diritto privato, si sostanzia in una prestazione pecuniaria imposta all'utente per usufruire di un servizio erogato per il soddisfacimento di un interesse generale (tributo).

Ad ogni modo, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, sia sulla base di tale interpretazione ermeneutica che opta per la responsabilità extracontrattuale, che delle argomentazioni sopraesposte sul potere di custodia esercitabile sulle strade destinate a veloce percorrenza, la responsabilità del concessionario sarà da ricondurre ai sensi dell'art. 2051 c.c., in virtù degli obblighi di manutenzione e custodia che discendono dalle norme di legge.

La legge. 120 del 29 luglio 2010 di riforma del Codice della Strada, precisa il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, che ha dato lettura di alcuna dottrina sul fenomeno assai presente nella nostra Città di Alcamo, ha introdotto una norma rilevante in materia di manutenzione straordinaria delle strade. Nello specifico, l'art. 47 contiene una previsione molto importante nella strategia di prevenzione di incidenti stradali da coordinare con l'art. 14 del C.d.S. La norma, al riguardo, prescrive che gli enti proprietari e concessionari di strade e autostrade sulle quali si registrino tassi di incidentalità più elevati rispetto ad altri, effettuino specifici interventi di manutenzione straordinaria, riferiti in particolare alla sostituzione della segnaletica e delle barriere e alla sistemazione del manto stradale. Di tali interventi si dovrà tener conto ai fini della definizione degli obblighi a carico del concessionario per la determinazione degli incrementi tariffari. Ciò nonostante, tale norma potrebbe apparire poco efficace con riguardo agli enti territoriali in particolare, mentre sembra favorire i concessionari di autostrade. Infatti, per gli enti (Regioni, Province, Comuni) si evidenzia che la norma stabilisce che "al finanziamento degli interventi di cui al presente comma si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica". E' intuibile, allora, come stante la carenza di risorse degli enti locali, tale norma troverà difficile attuazione. Discorso diverso è, invece, da farsi per i concessionari di autostrade che attraverso il meccanismo degli aumenti tariffari, seppur controllati, potranno autofinanziare gli interventi di cui all'art. 47, comma 1. Ai fini di una puntuale tipizzazione, il comma 2 dello stesso articolo ha espressamente previsto che, con particolare riferimento alla sostituzione della segnaletica e barriere obsolete o danneggiate, all'utilizzo di strumenti e dispositivi anche realizzati con materiale proveniente da pneumatici usati, idonei a migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché al ripristino ed al miglioramento del manto stradale, verrà adottato entro sessanta giorni dalla entrata in vigore della presente Legge un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Allo stato, tale provvedimento non risulta ancora emanato, motivo per cui non è data contezza del contenuto di tali interventi.

Ciò che si può rilevare è che l'individuazione delle risorse necessarie per il finanziamento degli interventi previsti, è compito particolarmente complesso, specialmente in tempo di crisi. Un primo

passo, al riguardo, sembra essere stato compiuto dal Legislatore con l'approvazione della Legge 122 del 30 luglio 2010 che prevede all'articolo 15, l'introduzione di un pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti direttamente dall'ANAS S.p.A.

Pedaggiamento che, se correttamente utilizzato, come è stato osservato alla quinta edizione del salone biennale delle soluzioni e tecnologie per le pavimentazioni e le infrastrutture stradali, non servirà all'ANAS per remunerare il capitale privato ma per migliorare e mantenere adeguatamente le infrastrutture esistenti, senza più gravare sul bilancio dello Stato, così, in attuazione del "ruolo sociale" e non pubblico dell'ANAS .

La politica del recupero di risorse economiche attraverso il c.d. pedaggiamento dei raccordi urbani, tuttavia, ponendo nuovi oneri sulla collettività, che si sposta principalmente per motivi di lavoro sulle lunghe distanze urbane, lascia ancora aperto il dibattito sulla convenienza ed opportunità, nonché in merito alle eventuali modalità di adozione della misura prevista, alla quale, allo stato attuale, si oppongono fortemente numerose associazioni di consumatori.

Alle ore 11,30 esce il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **quinto** punto all'O.d.G.:” **Verifica delle condizioni di pericolosità delle intersezioni stradali del centro storico, con attenzione a quelle per le quali sono pervenute segnalazioni alla Commissione Consiliare.**

Alle ore 11,35 esce il Consigliere Campisi Giuseppe.

Il Presidente della Commissione Consiliare Antonio Pipitone invita i consiglieri a formulare indicazioni.

Per quanto riguarda il centro storico, afferma il Consigliere Lombardo, è evidente che non solo il problema del traffico non sia stato risolto ma ho la sensazione che l'Amministrazione Bonventre stia facendo di tutto non per risolvere il problema ma per aumentarlo e crearne altri. Inoltre, continua il Consigliere Lombardo, il Sindaco che ha avvocato a sé la delega relativa alla viabilità è il maggiore responsabile del problema del centro storico, considerato che ha demandato a tale scopo il Mobility Manager Arch. Francesco Amodeo che non è riconosciuto come tale nemmeno dalla stessa maggioranza politica che lo sostiene.

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

Il Consigliere Lombardo, relativamente alle varie ed eventuali, fa presente che la sera del 11/01/2015 dalle ore 18,40 alle ore 19,45, ha tentato di posteggiare la sua auto nella zona di Piazza della Repubblica prima e Piazza Bagolino poi ed è riuscito a trovar posteggio dopo più di un'ora in una traversa di Via Fusinato. E' assolutamente vergognoso, prosegue il Consigliere Lombardo, vedere il parcheggio sotterraneo di Piazza Bagolino chiuso, nonostante sia quasi impossibile trovare un posteggio. Il Consigliere Lombardo chiede cosa ha intenzione di fare la codesta Amministrazione Bonventre per risolvere il problema. Ha idee? Ha soluzioni?.

Il Consigliere Lombardo aspetta risposta a queste domande con la consapevolezza che questa non arriverà mai.

Il Consigliere Lombardo inoltre fa presente che considerato che il Sindaco Bonventre si vantava in campagna elettorale che avrebbe fatto diventare il centro storico di Alcamo un vero e proprio salotto, l'illuminazione di Piazza della Repubblica, Piazza Bagolino e Collegio dei Gesuiti è un'illuminazione da paese sottosviluppato. Questa carenza d'illuminazione, continua il Consigliere Lombardo, fa sì che per gli alcamesi è molto pericoloso attraversare di sera le suddette piazze dove regna la non trasparenza e l'illegalità, spaccio-consumo di alcolici e sesso.

Quest'Amministrazione, conclude il Consigliere Lombardo, su tale argomento non ha speso neanche 1 euro, mentre i soldi per premi e straordinari per i dipendenti fedeli alla causa vengono elargiti con grandissima magnanimità. La politica alcamese deve cambiare per il bene dei cittadini e dei politici stessi, perché il malcontento e astio nei confronti dei politici e quindi della politica cresce di giorno in giorno.

Alle ore 11.50 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

IL VICE SEGRETARIO
LIPARI M.OLIVA

IL PRESIDENTE
PIPITONE ANTONIO