



## 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° 08 del 20/01/2015

<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>  <b>1. Comunicazione del Presidente;</b>  <b>2. Lettura del verbale della seduta precedente;</b>  <b>3. Sicurezza stradale e sicurezza dei cittadini e degli immobili: consultazione relativa alla messa in sicurezza del centro storico e della periferia in cui è assente, perché non funzionante, l'illuminazione pubblica;</b>  <b>4. Studio dei tratti urbani non coperti da illuminazione pubblica: incidenza sugli incidenti stradali;</b>  <b>5. Varie ed eventuali.</b>
	<b>Note</b>

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		10,00	11,20		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		10,45	11,20		
Componente	Campisi Giuseppe		SI				
Componente	Coppola Gaspare	SI		10,00	11,00		
Componente	Fundarò Antonio		SI				
Componente	Lombardo Vito	SI		10,00	11,20		
Componente	Sciacca Francesco	SI		10,00	11,20		

L'anno Duemilatredici (2015), il giorno 20 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, 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.: **"Letture 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.: **"Sicurezza stradale e sicurezza dei cittadini e degli immobili: consultazione relativa alla messa in sicurezza del centro storico e della periferia in cui è assente, perché non funzionante, l'illuminazione pubblica"**.

L'illuminazione di strade, autostrade e altri luoghi pubblici, afferma il Presidente della Commissione Antonio Pipitone, contribuisce al benessere collettivo da più punti di vista.

Una buona illuminazione partecipa alla sicurezza di automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni aumentando la visibilità dei percorsi così riducendo le possibilità d'incidenti. Oltre ad assicurare una maggiore sicurezza negli spostamenti, permette di scongiurare atti di microcriminalità e contribuisce al senso di sicurezza e di benessere di ognuno. Infatti, nelle ore notturne è molto più gradevole passeggiare e soffermarsi nei luoghi che sono bene illuminati. Per questa stessa ragione molte aree coperte, come i centri commerciali, sono illuminati "a giorno".

Tuttavia, in un'ottica di risparmio energetico, ossia di risparmio di risorse sia ambientali che economiche, è indispensabile verificare se e quanto è necessario illuminare una determinata strada o un luogo pubblico. Infatti, non sono rari i casi di strade e piazzali illuminati pienamente per tutta la notte senza ragione (ad esempio, le strade che anticipano uno sviluppo urbanistico non realizzato o i piazzali di parcheggio vuoti nelle ore notturne).

La Commissione passa ad individuare i criteri di classificazione delle strade pubbliche.

La classificazione delle strade, le cui regole sono definite dal nuovo Codice della strada (DI. 285 del 30 aprile 1992), dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6792 del 5 novembre 2001, e dalle norme UNI 10439 e EN 13201, fornisce i criteri sui quali i responsabili dell'illuminazione pubblica possono basarsi per decidere quale sia la luminosità necessaria. Si tratta di una materia abbastanza complessa che comprende fattori quali:

- la velocità consentita ai veicoli;
- il tipo di utenza oppure il mix di utenti;
- la tipologia delle zone dette "di conflitto": strisce pedonali, imbocchi, rotonde, ecc.;
- l'importanza del flusso di traffico (veicoli al giorno);
- il livello di uniformità della sede stradale;
- il fabbisogno di illuminazione delle parti limitrofe alla strada, di limitazione dei bagliori, ecc;
- le esigenze dei pedoni (l'illuminazione deve permettere di distinguere gli ostacoli o altri pericoli sul cammino).

Ma quale è il margine di manovra dei comuni?

Il Presidente Pipitone illustra alla Commissione Consiliare, il frutto di uno studio pubblicato dall'Università di Pisa. La gestione dell'illuminazione pubblica è di competenza dei comuni, sia quando l'impianto è di proprietà pubblica che quando è di proprietà privata, come nel caso delle insegne pubblicitarie. Ma la forma in cui si esprime questa competenza varia da una regione all'altra sulla base delle leggi regionali sulla riduzione dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico. In alcune regioni i comuni devono produrre veri e propri piani regolatori dell'illuminazione detti PRIC, Piano regolatore dell'illuminazione comunale, oppure Piani per il risparmio energetico e la riduzione dell'inquinamento luminoso che sono poi integrati nei Piani urbanistici generali (Pug), o Piani regolatori generali, Piani strutturali, Piani urbanistici esecutivi (Pue), Piani Particolareggiati e Piani di Recupero. In altre regioni non vige alcun obbligo di programmazione comunale, ma i comuni devono promuovere regolamenti e sottoporre ad autorizzazione le nuove installazioni di illuminazione pubblica, o richiedere certificazioni di conformità. Solitamente, il regolamento dell'illuminazione viene integrato nel regolamento edilizio. In assenza di uno specifico piano per l'illuminazione, la classificazione delle strade è definita dal Piano Urbano del Traffico (previsto a livello nazionale dal nuovo Codice della strada per tutti i Comuni con popolazione superiore a 30 mila, dunque anche quello di Alcamo). In questo caso l'indice illuminotecnico delle strade è facilmente identificabile sulla base della norma UNI 10349 e della norma europea EN 13201. Quando mancano completamente i piani locali, rientra nelle responsabilità del progettista dell'impianto di compito di sviluppare una classificazione delle necessità d'illuminazione del territorio in accordo con il comune. Infine va ricordato che l'orario di riduzione dell'illuminazione pubblica notturna è stabilito dall'amministrazione comunale sulla base della classificazione delle strade. Secondo i curatori del sito [cielobuio.org](http://cielobuio.org), l'errore più comune è quello di classificare in modo

improprio le strade urbane locali (oltre il 60% delle strade) definendole genericamente "strade urbane di quartiere". In questo modo si raddoppiano i valori degli indici d'illuminazione necessari e di conseguenza i costi di esercizio. Come precisa il Dm 6792/2001, infatti, dovrebbero essere considerate strade urbane di quartiere esclusivamente le strade provinciali, statali o extraurbane secondarie che entrano nel centro urbano.

La Commissione ritiene che tra queste debbano essere classificate anche quelle di Alcamo Marina e zone limitrofe.

La definizione del Dm è infatti: "strade della rete secondaria di penetrazione che svolgono funzione di collegamento tra le strade urbane locali (facenti parte della rete locale, di accesso) e, qualora esistenti, le strade urbane di scorrimento (rete principale, di distribuzione)".

Alle ore 10,45 entra il Consigliere Castrogiovanni Leonardo.

Una delle migliori trattazioni on-line di questa tematica è disponibile proprio nel sito [cielobuio.org](http://cielobuio.org), dedicato alla diminuzione della luce senza utilità.

La Commissione propone, all'Amministrazione Comunale di Alcamo, di pianificare alcuni interventi specifici.

Data una corretta classificazione delle strade, si può procedere alla pianificazione degli interventi di illuminazione correlando la tipologia e la larghezza delle strade alla scelta delle apparecchiature più idonee (lampioni, lampade, ecc: vedi voci nel menu di sinistra).

La corretta impostazione della parte tecnica è un presupposto fondamentale all'efficientamento del sistema d'illuminazione pubblica. Compete al comune, ma anche ai cittadini, la responsabilità di vigilare sulla corretta applicazione dei criteri espressi dalle norme vigenti in quanto i progettisti meno scrupolosi potrebbero sopravvalutare le necessità di illuminazione e quindi proporre interventi che risultano più costosi sia in fase di investimento che in fase di esercizio.

Va comunque ricordato che il consumo energetico degli impianti d'illuminazione stradale dipende, oltre che dal tipo d'installazione tecnica, dal tipo di gestione che viene impostata per il loro funzionamento. E' ad esempio possibile assicurare un funzionamento continuo con illuminazione ridotta in certi orari, grazie a speciali alimentatori (vedi voce nel menu di sinistra).

Sull'argomento il Consigliere Lombardo Vito afferma che sono numerose le lamentele a lui pervenute da parte dei cittadini alcamesi riguardo l'illuminazione pubblica in generale e in particolare del Centro Storico (Piazza della Repubblica, Cortile del Collegio dei Gesuiti e Piazza

Bagolino). Sull'illuminazione pubblica, fa presente il Consigliere Lombardo, il gruppo di ABC ha presentato una mozione d'indirizzo che prevedeva la sostituzione di tutta l'illuminazione pubblica con la nuova tecnologia, quella dei led, a costo zero, ma la maggioranza ha respinto la nostra proposta. Ragion per cui, prosegue il Consigliere Lombardo, la responsabilità della situazione attuale è tutta a carico dell'Amministrazione Bonventre che è totalmente immobile e non riesce a programmare una minima politica che metta in primo piano i problemi degli alcamesi.

Il Consigliere Lombardo sottolinea che l'illuminazione pubblica è direttamente collegata alla sicurezza per i nostri concittadini e nulla viene fatto.

Alle ore 11,00 esce il Consigliere Coppola Gaspare.

Presidente Pipitone dà lettura del **quarto** punto all'O.d.G.: **“Studio dei tratti urbani non coperti da illuminazione pubblica: incidenza sugli incidenti stradali”**.

L'illuminazione delle strade è una politica che comporta costi relativamente bassi e che potenzialmente potrebbe essere efficace per la prevenzione degli incidenti stradali: infatti migliora le facoltà visive del guidatore e la capacità di individuare i pericoli presenti lungo il percorso.

Tuttavia l'illuminazione stradale potrebbe avere effetti avversi rispetto alla questione della sicurezza stradale: una migliore visibilità potrebbe rendere il conducente più sicuro, indurlo ad aumentare la velocità e a ridurre la concentrazione.

Una migliore visibilità contribuisce notevolmente alla sicurezza stradale. La luce bianca aiuta i conducenti a rilevare movimenti a bordo strada in modo più rapido e da una distanza maggiore. Questo si traduce in preziosi secondi aggiuntivi a disposizione nel caso in cui un bambino, un ciclista, un pedone o un animale attraversi improvvisamente la strada, prevenendo lesioni gravi o addirittura mortali.

È valido anche il contrario: i pedoni avranno più possibilità di vedere il traffico in avvicinamento e di reagire di conseguenza.

Una nuova ricerca, inoltre, dimostra che una migliore visibilità diminuisce anche il tasso di incidenti tra i pedoni, poiché si riduce il rischio di inciampare su ostacoli o superfici irregolari lungo percorsi pedonali e marciapiedi.

Le ricerche condotte presso il Lighting Research Center a Troy, New York, hanno studiato la capacità della luce bianca di migliorare la visione periferica degli utenti della strada.

A bordo strada è stato posizionato un tabellone che simula movimento da e verso la strada. 13 soggetti sono stati sottoposti a una serie di test durante le ore diurne e notturne con illuminazione basata su CosmoWhite e su lampade al sodio ad alta pressione con luce gialla.

In totale sono stati condotti 686 test separati con movimenti del tabellone secondo sequenze casuali.

Se il tabellone viene allontanato dalla strada, la risposta corretta consiste nell'accelerare, mentre quando viene avvicinato, l'azione prevista è quella di frenare.

I risultati hanno mostrato una differenza statistica significativa tra luce bianca e luce gialla nei tempi di risposta all'accelerazione o alla frenata: in entrambi in casi, i tempi di risposta in presenza di luce bianca sono risultati inferiori.

Per poter vedere un oggetto, deve esistere una certa differenza di luminanza (contrasto) tra l'oggetto e il suo sfondo.

La soglia di rilevamento del contrasto è la differenza minima richiesta per poter distinguere l'oggetto (senza necessariamente percepirne il colore o i dettagli).

Una soglia di contrasto inferiore, significa che è più facile rilevare un oggetto. Il test mostra che la luce bianca offre una soglia di luminanza inferiore rispetto alla luce gialla, in particolare ad angoli ampi fuori asse e bassi livelli di luminanza.

Questo significa che è più facile vedere persone o altri oggetti in presenza di luce bianca, fatto che contribuisce a migliorare la sicurezza degli automobilisti e degli altri utenti della strada.

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

Il Presidente fa presente la necessità di tutelare le strade di Campagna con un manto meglio confacente alla sicurezza stradale.

Alle ore 11,20 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

**IL SEGRETARIO**  
LIPARI GIUSEPPE

**IL PRESIDENTE**  
PIPITONE ANTONIO