



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° 159 del 27/11/2015

Da inviare a: <input type="checkbox"/> Commissario Straordinario <input type="checkbox"/> Presidente del Consiglio <input type="checkbox"/> Segretario Generale	Ordine del Giorno:
	1) Comunicazioni del Presidente; 2) Approvazione verbale della Seduta precedente; 3) Studio e consultazione per la redazione del “Regolamento per il rilascio delle autorizzazioni per la collocazione degli elementi dissuasori della sosta”; 4) Varie ed eventuali.
	Note

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		17,00	17,55		
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		17,00	17,55		
Componente	Campisi Giuseppe	SI		17,00	17,55		
Componente	Coppola Gaspare	SI		17,00	17,55		
Componente	Fundarò Antonio	SI		17,00	17,55		
Componente	Lombardo Vito		SI				
Componente	Sciacca Francesco	SI		17,00	17,55		

L'anno Duemilaquindici (2015), il giorno 27 del mese di Novembre, alle ore 17,00, presso la propria sala delle adunanze, ubicata nei locali di Via XI Febbraio n° 14 (1° Piano), 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 e Sciacca Francesco.

Il Presidente Pipitone, 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.: "**Approvazione 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.

Il Presidente Pipitone dà lettura del **terzo** punto all'O.d.G.: "**Studio e consultazione per la redazione del "Regolamento per il rilascio delle autorizzazioni per la collocazione degli elementi dissuasori della sosta"**".

Il Presidente Antonio Pipitone prima di provvedere a dar corso al terzo punto dell'O.d.G. invita il Consigliere Antonio Fundarò a dar seguito alle premesse di cui alla validità e all'efficacia della normativa nazionale di riferimento relativamente alla collocazione degli elementi dissuasori di sosta.

Per prima cosa è utile ribadire, continua il Consigliere Comunale Antonio Fundarò, semmai ci fosse qualche dubbio, la necessità di considerare assolutamente valida ed efficace la Normativa Statale, come già accennato nella seduta precedente, relativamente alla collocazione degli elementi dissuasori.

Una Legge a carattere nazionale, quando emanata, è frutto di una molteplicità di ragionamenti, di carattere politico e tecnico.

Il Codice della Strada, prima della sua approvazione, è stato avallato da numerosi studi scientifici supportati da indagini e statistiche ad alto contenuto specialistico.

E' lecito e doveroso domandarsi cosa accade quando le Amministrazioni periferiche credono di poter risolvere determinate questioni facendo a meno o quantomeno aggirando le normative nazionali.

In tali casi non solo si viene meno ad un doveroso obbligo legislativo ma soprattutto si commette un grave errore di valutazione: una Delibera Comunale, infatti, non può sostituire una Legge a carattere nazionale per il semplice motivo che lo Stato è in possesso di dati, mezzi e cognizione di fini che il Comune non ha e non può avere.

La convinzione di poter fare meglio di una Norma Nazionale, magari con una Delibera, è ben presto sconfessata dalla stessa presunzione dalla quale è scaturita.

Tutto ciò è rimarcato all'art. 5.3.2 della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 Ottobre 2000 "Difformita' nell'impiego dei segnali rispetto alle prescrizioni regolamentari" che si cita testualmente: In materia di segnalazioni stradali, ogni forma di empirismo deve essere bandita perché dannosa per la sicurezza della circolazione e per la disciplina del traffico. Numerosi sinistri stradali, infatti, derivano dall'assenza di segnaletica, dall'inadeguatezza della stessa rispetto alle condizioni della strada e del traffico, dalla sua tardiva o insufficiente percepibilità, dalla collocazione irregolare, dall'usura dei materiali o dalla mancata manutenzione, ovvero dall'installazione in condizioni difformi dalle prescrizioni del regolamento (art. 38, comma 7, Cod. Str. e art. 79, Reg.) “

Il D.L. 30/4/1992, n.285 "Nuovo Codice della Strada", all'Art. 3, (Definizioni), comma 41 del C.d.S. definisce il dosso: "RACCORDO CONVESSO (dosso): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso”.

Il D.P.R. 495/1992 "Regolamento di attuazione del C.d.S." all'art. 179 tratta dei rallentatori di velocità. In particolare, per i dossi artificiali, ci si deve riferire ai commi 4, 5 e 6 che vengono di seguito riportati. Per completezza, alla fine dei commi 5 e 6, è stato eseguito un raffronto con le installazioni messe in opera nel comune.

Comma 4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebraure gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli visibili sia di giorno che di notte.

Comma 5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

Nota personale:

Il comma 5 non si limita ad indicare su quale tipo di strade i dossi artificiali possono essere posti in opera, ma ne vieta espressamente l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli di soccorso.

E' appena il caso di far notare che i mezzi di soccorso non si dovrebbero trovare nella condizione di sacrificare tempo prezioso, considerando che la perdita anche di sole decine di secondi può significare la vita o la morte di una o di più persone (autoambulanza e vigili del fuoco).

Comma 6: i dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

a. per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;

b. per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;

c. per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato.

Nota personale:

Il comma 6 detta scrupolosamente le caratteristiche costruttive dei dossi artificiali. Vengono forniti precisi valori dell'altezza massima che i dossi devono presentare in funzione del limite di velocità della strada di percorrenza.

Essendo il limite di velocità delle strade pubbliche comunali pari a 50 km/h, l'altezza massima dei dossi è fissata dal regolamento in 3 cm.

E' evidente che è la strada e il limite di velocità della stessa a determinare l'altezza dei dossi e non viceversa.

Questo significa che l'installazione di segnaletica per la limitazione della velocità sul tratto di strada immediatamente antistante il dosso non pregiudica il chiaro significato del comma 6, che vuole perseguire lo scopo di far adeguare l'altezza dei dossi al tipo di strada e alla sua velocità di progetto e non a quella stabilita ad hoc per l'occasione.

Da ciò deriva che l'altezza massima dei rallentatori dovrebbe essere di 3 cm.

In realtà i dossi di Alcamo presentano un'altezza che arriva fino a 15 cm e che oltrepassa notevolmente anche il limite assoluto di 7 cm.

Direttiva 24 ottobre 2000 - Ministero dei Lavori pubblici

“sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione”.

La presente direttiva, emanata a norma degli art. 5, comma 1, e art. 35, comma 1, del Codice, ha lo scopo, sia di chiarire i dubbi espressi, sia di richiamare l'attenzione degli Enti proprietari, Concessionari e Gestori di strade, di seguito denominati Enti proprietari, per sensibilizzarli ad una maggiore cura e impegno, anche finanziario, per il mantenimento nelle migliori condizioni delle strade e del necessario arredo segnaletico.

Il paragrafo 5.6 “Impieghi non corretti della segnaletica stradale complementare” cita testualmente: “Tra i dispositivi di segnaletica complementare una menzione particolare meritano quelli che sostituiscono o integrano la segnaletica orizzontale e i dispositivi per segnaletica complementare, quali, ad esempio, delimitatori di corsia, dossi di rallentamento della velocità e dissuasori di sosta”.

Si tratta, in genere, di dispositivi che per loro natura presentano un ingombro che sporge dalla piattaforma stradale e, pertanto, gli Enti proprietari devono evitare che costituiscano pericolo

per la circolazione. Il loro utilizzo deve essere oggetto di grande attenzione e la loro installazione deve avvenire con le modalità e nei limiti previsti dal Regolamento.

Un'attenzione particolare meritano i dossi di rallentamento della velocità (art. 179 Reg.). Poiché è frequente un loro utilizzo indiscriminato (mentre il Regolamento ne prevede l'impiego in casi particolari e con modalità di segnalamento molto precise), occorre che l'ordinanza che ne dispone l'impiego sia opportunamente motivata, e che si tenga conto degli inconvenienti innanzi esposti per la loro localizzazione.

Ciò considerato, è facile intuire che nessuna opera stradale sia ammissibile se non espressamente richiamata nel C.d.S.; in caso contrario si arriverebbe all'assurdo di poter procedere alla costruzione di qualsiasi struttura, dispositivo, e indicazione segnaletica.

Qualora si voglia, in modo del tutto singolare, ignorare la normativa stradale vigente in Italia sarà essenziale esaminare gli studi effettuati all'estero; a questo proposito si veda il paragrafo successivo.

Normativa di riferimento estera

Per quanto attiene alle caratteristiche dimensionali dell'attraversamento la totalità delle norme estere conferma un'altezza massima della piattaforma di 10 cm.

Particolare importanza si attribuisce alle pendenze delle rampe di raccordo tra il livello della carreggiata e la piattaforma.

La Francia su indicazione del CERTU utilizza pendenza comprese tra il 3% ed il 10% a seconda della frequenza di passaggio dei mezzi pesanti. Gli Stati Uniti recependo i suggerimenti dell' ITE (Institute of Transportation of Engineers) adotta per le rampe, la pendenza del 10%, contenendola al 7% in caso in cui i mezzi pesanti circolino con frequenza. Il Department for Transport del Regno Unito raccomanda di non superare la pendenza del 10% ed una riduzione della pendenza all'8% è richiesta nelle strade in cui il flusso dei veicoli commerciali è superiore.

Il Presidente Antonio Pipitone invita i Consiglieri Comunali a formulare proposte circa la stesura dei successivi articoli del Regolamento di cui all'ordine del giorno.

Art. 2

PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE

La domanda dovrà essere presentata dal privato, previo assolvimento dell'imposta di bollo previsto dalla normativa vigente, indirizzata al Servizio Manutenzione e Ambiente e dovrà essere completata da una planimetria dell'area interessata con evidenziate le posizioni di intervento e dalla relazione tecnica contenente la tipologia delle strutture, dei materiali e delle modalità di installazione.

Art. 3

COMPETENZA DELL'AREA ASSETTO USO E SVILUPPO DEL TERRITORIO

Il Responsabile dell'Area provvederà al rilascio delle autorizzazioni per:

- a) l'installazione d'ufficio degli elementi dissuasori di cui al precedente art. 1 sulle aree pubbliche, per tutela dei pedoni e dei disabili, per delimitazione di piste ciclabili, per eliminare situazioni di intralcio o di pericolo e per armonizzare l'arredo urbano con altri interventi (anche se effettuati da privati) in un medesimo contesto di vie o di piazze;
- b) la fornitura e l'installazione degli elementi di cui all'art. 1 su aree pubbliche, da parte di privati su loro richiesta;
- c) l'installazione degli elementi dissuasori in area privata priva di delimitazione/area gravata da servitù di passaggio e/o pubblico passaggio e/o area posta a confine con area demaniale o del patrimonio pubblico, su documentata richiesta del proprietario che ne attesterà la proprietà.

Nel caso si tratti di delimitazione del confine fra area privata e area demaniale o del patrimonio pubblico, per il rilascio dell'autorizzazione da parte del Responsabile dell'Area sarà necessario il preventivo parere dei Servizi competenti per le aree stradali, per la viabilità e per le aree pubbliche.

Il provvedimento di diniego su istanza del privato dovrà essere congruamente motivato e dovrà essere indicata l'Autorità a cui presentare eventuale ricorso.

Art. 4

COMPETENZA DELLA POLIZIA LOCALE

Al Corpo di Polizia Locale compete il parere obbligatorio di merito in ordine alla circolazione ed al pubblico interesse.

Art. 5

CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELL'INTERESSE PUBBLICO

Nel rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 3 si dovrà tener conto dei seguenti criteri:

Tipo di strade e di spazi

- Strade con domanda di sosta superiore all'offerta disponibile, con conseguenti problemi di occupazione abusiva degli spazi non destinati ai veicoli e situazioni di pericolo e disagio per i pedoni e per i veicoli stessi, nonché condizioni precarie di inquinamento atmosferico acustico e visivo.
- Strade interessate da volumi di traffico considerevoli con esigenze di sicurezza per i movimenti pedonali che si svolgono ai lati.

- Strade con sezioni critiche ai fini della sosta e dell'espletamento regolare dei movimenti veicolari (immissioni laterali, passi carrabili, ecc.).
- Strade caratterizzate da concentrazioni di servizi ed attività che richiedono spazi liberi antistanti per il regolare svolgimento delle operazioni di carico/scarico.
- Spazi e tratti di percorsi pedonali che vanno mantenuti sgombri per garantire continuità ad itinerari significativi della mobilità pedonale.
- Spazi destinati a categorie protette.

Requisiti e altre motivazioni

- Interventi coordinati ed omogenei con altri interventi previsti o necessari in zona a carico dell'Amministrazione.
- Motivazioni di opportunità sociale- sanitaria e per questioni di sicurezza riferite a particolari attività quali ad es. PT, pelliccerie, banche, oreficerie ecc..
- Congruità tipologica e qualitativa degli elementi in relazione al contesto nel quale si inseriscono.
- Modalità di localizzazione ed installazioni conformi alle esigenze di pronto intervento e soccorso.

Elementi per la definizione di pubblico interesse

- Garanzia della fruizione pedonale di alcuni spazi, da considerarsi prioritaria.
- Prevenzione di situazioni di pericolo sia per i pedoni che per i veicoli.
- Salvaguardia dell'elementare diritto di accesso alle proprietà private.
- Garanzia del regolare svolgimento di attività consentite e compatibili nel contesto in cui sono inserite.
- Coordinamento ed omogeneità con altri interventi pubblici.
- Prevenzione di turbativa ed ostacolo al deflusso del traffico.
- Esigenze di carattere sociale e sanitario.
- Riduzione dell'opera di sorveglianza ed intervento per la Polizia Locale e le altre Forze di Polizia.

Con apposita Deliberazione della Giunta Comunale saranno definite le tipologie, le caratteristiche costruttive e architettoniche e le colorazioni ammesse per i dissuasori della sosta nelle diverse zone del territorio comunale.

Il Presidente Pipitone considerato l'approssimarsi dell'inizio della seduta di Consiglio Comunale, convocato in seduta d'urgenza per il 27/11/2015 alle ore 18,00, dichiara sciolta la seduta di Commissione Consiliare alle ore 17,55.

IL SEGRETARIO
LIPARI GIUSEPPE

IL PRESIDENTE
PIPITONE ANTONIO