



## 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° 44 del 30/03/2016

<b>Da inviare a:</b>  <input type="checkbox"/> Commissario Straordinario  <input type="checkbox"/> Presidente del Consiglio  <input type="checkbox"/> Segretario Generale	<b>Ordine del Giorno:</b>  1) Comunicazioni del Presidente; 2) Approvazione verbale della seduta precedente; 3) Studio e Consultazione di proposte finalizzate al miglioramento della viabilità cittadina ed extracittadina con attenzione: a) Viabilità del Centro cittadino; b) Viabilità delle Aree ad incidenza economica-artigianale-industriale e periferiche della Città (con attenzione alle aree ad espansione urbanistica); c) Viabilità in Alcamo Marina con attenzione ai parcheggi a pagamento, viabilità stradella a nord della linea ferrata, parcheggi a gestione privatistica (bandi per utilizzo aree demaniali), illuminazione (implementazione e realizzazione di nuova in aree ad espansione); d) Acquisizione della SS. 187, dal Km. 49,000 al Km. 51,000, in Contrada Calatubo come da proposta in Delibera di Consiglio Comunale; Audizione del Commissario Straordinario Dott. Giovanni Arnone e del Dirigente del Settore Servizi Tecnici e Manutentivi Ing. Enza Anna Parrino; 4) Vari od eventuali interventi non programmati dai Componenti la Commissione.
	<b>Note</b>

		Presente	Assente	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita
Presidente	Pipitone Antonio	SI		16,30	16,30	17,30	18,35
V. Presidente	Castrogiovanni Leonardo	SI		16,30	16,30	17,30	18,35
Componente	Campisi Giuseppe	SI				17,30	18,35
Componente	Coppola Gaspare	SI				17,30	18,35
Componente	Fundarò Antonio		SI				
Componente	Piccichè Davide	SI				17,30	18,35
Componente	Sciacca Francesco	SI		16,30	16,30	17,30	18,05

L'anno Duemilasedici (2016), il giorno 30 del mese di Marzo, alle ore 16,30, 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 e i componenti Castrogiovanni Leonardo e Sciacca Francesco.

**Alle ore 16,30 fa ingresso l'Ing. A. Renda delegato dal Dirigente del Settore Servizi Tecnici e Manutentivi Ing. E.A.Parrino ad intervenire in sua vece.**

Il Presidente, coadiuvato dal Segretario Lipari Giuseppe, accertata la mancanza del numero legale, così come previsto dal vigente Regolamento Comunale, rinvia di un'ora la seduta.

L'Ing. Renda fa presente ai Componenti della Commissione di non essere sicuro di potere garantire la sua presenza, in seconda convocazione, per impegni di lavoro.

Decorsa l'ora di sospensione iniziale alle ore 17,30 risultano presenti il Presidente Pipitone e i Componenti Castrogiovanni Leonardo, Campisi Giuseppe, Coppola Gaspare, Piccichè Davide 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 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 di proposte finalizzate al miglioramento della viabilità cittadina ed extracittadina con attenzione: a)Viabilità del Centro cittadino; b)Viabilità delle Aree ad incidenza economica-artigianale-industriale e periferiche della Città (con attenzione alle aree ad espansione urbanistica);c)Viabilità in Alcamo Marina con attenzione ai parcheggi a pagamento, viabilità stradella a nord della linea ferrata, parcheggi a gestione privatistica (bandi per utilizzo aree demaniali), illuminazione (implementazione e realizzazione di nuova in aree ad espansione);d) Acquisizione della SS. 187, dal Km. 49,000 al Km. 51,000, in Contrada Calatubo come da proposta in Delibera di Consiglio Comunale;Audizione del Commissario Straordinario Dott. Giovanni Arnone e del Dirigente del Settore Servizi Tecnici e Manutentivi Ing. Enza Anna Parrino.**

La Commissione, con rammarico, prende atto dell'assenza del Commissario Straordinario Dott. Arnone che non ha dato nessuna comunicazione circa la sua impossibilità a potere intervenire nell'odierna seduta di Commissione, non permettendo alla stessa di potere affrontare e chiarire gli argomenti di cui al terzo punto all'ordine del giorno.

All'assenza del Commissario Straordinario si va ad aggiungere anche quella, giustificata, dell'Ing. Renda il quale in prima convocazione aveva avvisato dell'incertezza a potere ritornare in seconda convocazione.

Senza le previste audizioni, la Commissione non potendo analizzare in dettaglio gli argomenti di cui al terzo punto all'O.d.G., passa allo studio di proposte finalizzate al miglioramento della viabilità cittadina ed extracittadina del Comune di Alcamo.

Il Presidente Pipitone fa presente che migliorare la sicurezza sulle nostre strade è possibile, anzi doveroso. In tema di sicurezza stradale siamo ancora ai tempi del Medioevo, almeno in Italia. Purtroppo c'è dietro un problema di mentalità dominante, ancora egoisticamente incentrata sul singolo e poco interessata al bene comune. Inoltre, la tendenza è quella di aggiungere continuamente nuovi divieti e restrizioni, nonché obblighi, anziché cercare di migliorare le cose a monte. Un classico esempio di questo modo di pensare/agire lo vediamo tutti i giorni percorrendo le nostre strade, che in alcuni casi sembrano campi di guerra, con buche e insidie in ogni dove. Che fanno i responsabili della manutenzione delle strade davanti a questo evidente problema? Abbassano i limiti di velocità! E le amministrazioni pubbliche ne approfittano per eseguire multe a go go! Loro la chiamano generalmente "prevenzione". Ritengo, continua il Presidente Pipitone, al contrario auspicabile un intervento volto alla messa in sicurezza delle strade. Andare piano non è la soluzione a tutti i mali, sebbene condivida il concetto secondo il quale l'eccessiva velocità è spesso causa di incidenti altrimenti evitabili.

Le cose da fare sono tante, afferma il Consigliere Coppola Gaspare, ma di fatto le più importanti sono soltanto una manciata. Si potrebbe partire da quelle, per saggiarne i miglioramenti apportati e valutare il da farsi futuro. A mio avviso, prosegue il Consigliere Coppola, è necessaria una evoluzione di pensiero e di consapevolezza nel cittadino medio italiano, nonché nella classe politica che lo rappresenta. Quello che ancora non sembra volerci entrare in testa è che le nostre e altrui azioni hanno una ripercussione sull'intera società, sia in positivo che in negativo. E che sarebbero da incentivare tutti quei comportamenti che vanno verso il bene comune, mentre quelli negativi per la collettività andrebbero disincentivati in qualsiasi modo. La strada non si esime da questo ragionamento, anzi, ne fa parte a pieno titolo.

Dopo gli interventi dei Consiglieri, la Commissione stila una lista composta da 24 suggerimenti che potrebbero essere messi in atto per il bene comune di chi frequenta le strade, con un occhio di riguardo verso gli utenti delle due ruote, da sempre snobbati sotto questo punto di vista. Alcuni di essi potrebbero essere attuati anche subito e senza grosse spese economiche da parte del Comune. Altri richiedono la presenza di fondi finanziari, che verrebbero tuttavia ammortizzati nel corso del tempo. Per esempio, installando guard rail che non rendano disabili i motociclisti che impattano contro di essi, si avrebbe nel corso degli anni un risparmio in termini di costi sociali, seppure non così elevato in termini assoluti. La stessa cosa avverrebbe curando maggiormente la manutenzione delle strade: meno incidenti e meno risarcimenti nei confronti dei cittadini che rompono l'auto o la moto a causa di buche e altro.

Altre proposte riguardano la valutazione delle sanzioni da infliggere a chi sbaglia. Nel nostro paese le sanzioni sono assolutamente illogiche, in quanto non rispettano un criterio fondamentale, quello della gravità. Inoltre non tengono conto del fatto che per i più ricchi una multa di poche decine o centinaia di euro non sortisce alcun effetto educativo, mentre può rivelarsi esageratamente salata per chi non vive nell'agio.

**Alle ore 18,05 esce il Consigliere Sciacca Francesco.**

Ecco la lista, in ordine di importanza:

- 1) Maggiore manutenzione delle strade. Le statistiche, per quanto asettiche e pilotabili, dicono che circa il 15% degli incidenti sono causati da problemi infrastrutturali, come asfalti scivolosi, buche e imperfezioni inaspettate, e via dicendo.
- 2) Messa in sicurezza dei guard rail ed eliminazione di tutta la segnaletica verticale non indispensabile. Anche in questo caso, le statistiche dicono che circa un centinaio di motociclisti all'anno muoiono a causa dell'impatto contro un guard rail pensato per contenere ESCLUSIVAMENTE le automobili. Molti altri rimangono mutilati. E succede anche ai ciclisti. Ma il problema non è rappresentato soltanto dai guard rail; a peggiorare i danni provocati da un'uscita di strada contribuiscono pure i numerosi segnali stradali, perlopiù inutili, presenti un po' ovunque. Compresi i cartelloni pubblicitari, che oltre a distrarre i guidatori, rappresentano un ulteriore ostacolo contro il quale impattare.
- 3) Maggiore severità e preparazione negli esami per ottenere la patente, qualunque essa sia, A - B - C - D ecc. Sarebbe logico inserire tra le prove da superare anche alcune situazioni di emergenza comuni, come una frenata con scarto, nonché manovre d'emergenza sul bagnato e in curva. Credo che sia molto più importante saper reagire correttamente ad una situazione di pericolo piuttosto che saper parcheggiare perfettamente l'auto. Inoltre gli istruttori delle scuole guida dovrebbero educare i futuri automobilisti alla presenza dei motociclisti e dei ciclisti. Far capire loro che la strada è di tutti e che l'automobile, sebbene rappresenti il mezzo più diffuso sulle strade, è anche il più dannoso per tutti coloro che viaggiano con mezzi diversi, e che meritano lo stesso rispetto di tutti gli altri. Inoltre, chi è in possesso della sola patente B, non dovrebbe poter guidare alcun veicolo motorizzato a due ruote, nemmeno il "cinquantino".
- 4) Impedire a chi viene bocciato per due volte di seguito all'esame per la patente, di ripetere la prova nei 12 mesi successivi, e per altri 12 mesi ad ogni nuova bocciatura. Il concetto mi pare chiaro: se non sai guidare, non ti diamo la patente, mettiti il cuore in pace. Il bene comune viene prima del tuo interesse personale. A questo proposito non sarebbe male razionalizzare e potenziare i servizi di trasporto pubblico.
- 5) Controlli frequenti e severi in merito al rispetto delle distanze di sicurezza. La distanza di sicurezza viene sottovalutata moltissimo, in Italia. Eppure, se rispettata, riduce drasticamente la probabilità di fare incidenti. A tal proposito si potrebbero effettuare controlli automatici tramite telecamere posizionate sui tratti più veloci e trafficati, e dunque a maggior rischio.

6) Revoca definitiva della patente in caso di incidente provocato durante uno stato mentale alterato da alcool e/o altre droghe. Permettere a chi abusa di alcool e droghe di guidare l'automobile, significa diventare complici di una tragedia certa.

Coloro che causano incidenti per questo motivo, anche se non gravi, dovrebbero perdere DEFINITIVAMENTE il diritto di guidare qualsiasi mezzo a motore.

7) Restrizioni alla circolazione nei confronti di chi ha causato incidenti e di chi compie infrazioni gravi. Anche in questo caso, non si comprende come sia possibile che persone obiettivamente pericolose per gli altri, fonte di numerosi incidenti, addirittura con morti e feriti, possano continuare a circolare liberamente. Chi causa anche un solo incidente per colpa propria, dovrebbe subire delle restrizioni alla circolazione, specialmente se si tratta di incidenti gravi o potenzialmente gravi. Per esempio, chi provoca un incidente in autostrada a causa dell'eccessiva velocità e del mancato rispetto delle distanze di sicurezza, dovrebbe vedersi interdetta l'intera rete autostradale italiana. Allo stesso modo, chi viaggia a 100 km/h (o più) nei centri abitati, dovrebbe vedersi proibita per qualche anno la circolazione nelle ore più trafficate del giorno, o peggio ancora, oltre ovviamente ad una bella multa e alla sospensione della patente per un periodo di tempo da stabilire caso per caso, come già dovrebbe avvenire nel presente.

8) Confisca del cellulare e della relativa scheda SIM per almeno 6 mesi in caso di guida con il telefono in mano. Non esiste niente di più pericoloso per un motociclista e di un automobilista che parla al cellulare, e che non vede-non sente-non c'è con la testa. Una multa di poche decine di euro non serve proprio a nulla. Infinitamente più efficace sarebbe il sequestro dell'arma, in questo caso il cellulare con relativa scheda SIM, oltre a -10 punti sulla patente. Inoltre la sospensione della patente per un anno in caso di recidiva (seconda infrazione dello stesso tipo).

9) Sanzioni pesanti per chi non utilizza gli indicatori di direzione (frecce). Altro comportamento terribile e fonte di incidenti anche mortali quando ci vanno di mezzo motociclisti. Servirebbero controlli automatici tramite telecamere posizionate nelle zone più a rischio. Decurtazione di 5 punti dalla patente.

10) Punizioni severe per chi supera i veicoli fermi davanti alle strisce pedonali. Decurtazione di 10 punti sulla patente e multe salate per coloro che vengono beccati a superare i veicoli che stanno facendo passare pedoni e ciclisti sulle strisce! Anche in questo caso basterebbero delle semplici telecamere che filmino le aree più a rischio.

11) Sanzioni salate per chi fuma durante la guida su strade a rischio. Fumare non fa male soltanto ai fumo-dipendenti, ma anche agli altri utenti della strada, in quanto distrae il guidatore e gli impegna una mano, rendendolo meno reattivo e pronto in caso di emergenza. Tollerare il fumo soltanto su strade a scorrimento veloce vietate a pedoni e ciclisti, nonché prive di incroci e semafori.

12) Utilizzo di vernici antisdrucchiolo al posto delle attuali vernici viscide. Altra questione cara a motociclisti e ciclisti. In Italia, diversamente che nel resto d'Europa, si utilizzano vernici scivolose per l'implementazione della segnaletica orizzontale (strisce pedonali e non solo).

Al contrario, basta mettere piede in qualsiasi paese confinante con l'Italia per riscontrare una situazione ben diversa.

13) Utilizzo esclusivo di asfalti chiari e drenanti. Gli asfalti neri sono terribili nelle ore notturne, specialmente in caso di pioggia. La visibilità diventa quasi pari a zero, non si capisce più dove si trova la strada e bisogna procedere pianissimo e con gli occhi fuori dal parabrezza o dal casco. L'asfalto dovrebbe essere CHIARO e possibilmente drenante, in modo da garantire maggior sicurezza in caso di pioggia, nevischio e sporcizia.

14) Patenti speciali per poter condurre automobili con più di 200 cv (circa 150 KW) e motociclette con più di 100 cv (circa 75 KW). Prove in pista ad alta velocità e in condizioni atmosferiche diversificate.

15) Esami per il rinnovo della patente più seri. Attualmente sono ridicoli. Il medico chiede al soggetto di turno se sente e vede bene: finito l'esame. Invece dovrebbero servire a tagliare fuori tutti coloro che non possiedono più i requisiti psico-fisici per poter condurre un mezzo potenzialmente mortale per se stessi e soprattutto per gli altri.

16) Innalzamento dei limiti di velocità al di fuori dei centri urbani. Proposta da applicare in seguito alla messa in pratica dei punti 1-2-3 (strade in condizioni migliori, guard rail salva-motociclisti, guidatori più preparati).

17) Sanzioni amministrative (multe) proporzionate al valore del veicolo, anche se a condurlo è un soggetto diverso dal proprietario. Non è giusto che un pazzo che fa sorpassi azzardati con un'auto di grossa cilindrata, e quindi costosa, debba pagare una multa pari a quella inflitta a chi commette la stessa infrazione a bordo di un piccolo scooter. La multa non sortirà alcun effetto sul riccone di turno, mentre potrà anche rivelarsi devastante nei confronti dello scooterista. In Svizzera avviene già qualcosa del genere; la multa viene proporzionata al reddito dichiarato del multato. Si dovrebbe utilizzare come parametro di valutazione il valore del mezzo condotto dal multato al momento della somministrazione della multa.

18) Permesso, per i motocicli e i ciclomotori, di risalire le file di automobili incolonnate. Multa per gli automobilisti che non rispettano il criterio, già esistente nel codice della strada, di restare il più a destra possibile, impedendo in questo modo agli utenti delle due ruote di risalire le file in sicurezza.

19) Permesso, per moto e ciclomotori, di utilizzare eventuali corsie d'emergenza e corsie preferenziali. Ovviamente senza abusarne e rispettando limiti di velocità molto bassi. In alcune città europee questo avviene già, almeno per quanto riguarda le corsie preferenziali. Nelle autostrade e nelle tangenziali si potrebbe prevedere, per esempio, che i motoveicoli possano usare la corsia d'emergenza quando le auto sono ferme o semi-ferme, rispettando un limite di velocità massimo di 40 km/h.

20) Pedaggi autostradali ridotti per le moto. Nel resto d'Europa le moto pagano meno delle auto, o addirittura non pagano proprio. Non si capisce perché in Italia una moto debba pagare quanto un'auto di due tonnellate di peso e di dimensioni pari a quelle di un monocale. Le motociclette

non provocano incolonnamenti, non rovinano l'asfalto, inquinano meno a parità di velocità rispetto ad un'automobile, anche in virtù del fatto che non rimangono ferme per ore in fila. Per loro non è previsto alcun servizio dedicato all'interno della rete autostradale italiana (caselli dedicati, parcheggi specifici, officine specializzate, ricambi ecc.).

21) Più parcheggi per moto. Attualmente i parcheggi per moto e ciclomotori sono pochissimi, e sovente inutilizzabili perché qualcuno ci parcheggia regolarmente sopra un'automobile. Gli stalli per moto e ciclomotori devono **NECESSARIAMENTE** essere separati da quelli per le automobili, protetti dall'invasione degli autoveicoli e dalla possibilità che questi ultimi provochino danni durante le manovre. Inoltre le loro dimensioni sono pensate per un utilizzo esclusivo da parte dei ciclomotori. Una motocicletta di media cilindrata eccede le dimensioni dei parcheggi attualmente presenti in Italia.

22) Incentivi per l'acquisto di abbigliamento tecnico dotati di protezione a parte il casco.

23) Luci laterali sulle moto, come avviene sui mezzi pesanti. Potrebbe garantire maggiore sicurezza a chi viaggia su due ruote, rendendo il veicolo più visibile specialmente nelle ore notturne. In questo caso bisognerebbe imporre ai costruttori di dotare i nuovi modelli delle suddette luci, così da non complicare la vita a chi possiede già un mezzo non dotato di tali sistemi.

24) Abrogazione degli stupidi articoli del codice della strada discriminanti nei confronti degli utilizzatori di motociclette e ciclomotori. Mi riferisco in particolare all'articolo che impone agli utilizzatori delle due ruote a motore di tenere sempre entrambe le mani sul manubrio, pena la confisca del mezzo! E all'articolo, ancor più insensato, che vieta alle moto di superare le automobili pur rimanendo all'interno della propria corsia in presenza di linea di mezzzeria continua, consentendo tuttavia alle auto di superare moto e ciclomotori. Semmai dovrebbero essere le moto a poter superare le auto, per esempio in caso di code e incolonnamenti. C'è anche un'altra idiozia nel nostro codice della strada, che di fatto vieta alle moto di possedere fari fendinebbia. Assurdo, visto che i fendinebbia servono a migliorare la sicurezza in condizioni di scarsa visibilità.

**Dopo un'ampio dibattito, alle ore 18,35 il Presidente dichiara sciolta la seduta.**

**IL SEGRETARIO**  
LIPARI GIUSEPPE

**IL PRESIDENTE**  
PIPITONE ANTONIO