

COMUNE DI VILLA SAN GIOVANNI
Provincia di Reggio Calabria
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: Indirizzo al Sindaco ed alla Giunta Comunale per l'introduzione e l'integrazione di zone a traffico limitato, nonché per l'introduzione di una zona a traffico limitato con accesso subordinato al pagamento di una tariffa cosiddetta ECOPASS (Argomento richiesto da 1/5 dei consiglieri).

L'anno duemiladieci, addì nove del mese di luglio alle ore 19,35 convocato per determinazione del Presidente, ed inviato come da avvisi scritti in data 02.07.2010 e notificati dal Messo Comunale, si è riunito in seduta pubblica sotto la presidenza del dr. Rocco Cassone il Consiglio Comunale, composto dai Sigg.ri:

N.ro D'ord.	COGNOME E NOME	Pres.	Ass.	N.ro ord.	COGNOME E NOME	Pres.	Ass.
1	LA VALLE Rocco	X		12	CAMA Carmelo Claudio	X	
2	SICLARI Giovanni	X		13	ROMANZI Francesco	X	
3	MESSINA Antonio	X		14	RICHICHI Maria Grazia	X	
4	ATTINA' Angelina	X		15	CALABRO' Cosimo Antonio	X	
5	MICARI Lorenzo	X		16	SANTORO Natale	X	
6	CASSONE Rocco	X		17	SORRENTI Luigi Maria Leonida	X	
7	BAMBARA Francesco Maria Rosario Antonio	X		18	MORGANTE Massimo Gaetano	X	
8	SALZONE Cosimo	X		19	CRIMI Vito	X	
9	DONATO Giuseppe	X		20	MEJITO Giancarlo		X
10	GIUSTRA Antonino Placido	X		21	CICCONE Antonio Salvatore	X	
11	SANTORO Marco	X					

PRESENTI N.20

ASSENTI N. 01

Partecipa il Segretario generale Dott. Francesco Gangemi .

Il Presidente, considerato che il numero degli intervenuti è legale, dichiara aperta la seduta.

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Premesso che la Città di Villa San Giovanni, in conseguenza della propria posizione geografica, oltre ad essere fortemente caratterizzata dal fenomeno del pendolarismo è interessata, nel proprio centro urbano, dall'attraversamento del traffico veicolare da e per la Sicilia, con riflessi particolarmente negativi sia sotto il profilo dell'inquinamento ambientale (acustico ed atmosferico), sia sotto l'aspetto della congestione della circolazione che sono stati riconosciuti con plurimi provvedimenti del Governo Nazionale;
- Considerato che tali effetti negativi hanno inciso e continuano ad incidere sull'ordinato svolgersi delle attività pubbliche e private, sulla sicurezza della circolazione dei veicoli e delle persone, con inevitabili ripercussioni sotto il profilo dell'ordine pubblico, producendo gravi effetti sulla salute umana e ponendo concretamente a rischio di depauperamento l'ambiente urbano ed il patrimonio architettonico;
- Rilevato che il Ministero dei Trasporti e della Marina Mercantile ed il Ministero per i problemi delle Aree Urbane, con apposito "Accordo di Programma", stipulato con l'Ente Ferrovie dello Stato ed i Comuni di Villa San Giovanni, Messina e Reggio Calabria (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - serie generale - N. 64 del 17.03.1990), riconoscevano, all'art. 1, l'esigenza di "...*eliminare... nel miglior grado possibile*"... dalla città *l'inquinamento acustico ed atmosferico*;
- Tenuto conto che il Comune di Villa San Giovanni, al fine di monitorare i fenomeni inquinanti causati dall'attraversamento del centro cittadino da parte dei pendolari e dei veicoli diretti ai vettori navali, ha promosso e sostenuto diverse campagne di rilevamento di notevole spessore scientifico (PROGETTO SMAURN per l'inquinamento atmosferico e PROGETTO DI.SI.A -SINCAM per l'inquinamento acustico) che hanno dimostrato la significativa presenza di elementi di degrado della qualità urbano-ambientale;



- Rilevato altresì** che per far fronte all'esigenza di garantire livelli minimi di sicurezza alla circolazione stradale derivante dagli ingenti flussi di traffico che attraversano la città per raggiungere gli imbarcaderi, il Comune ha dovuto rinunciare ad una considerevole parte della propria autonomia organizzativa e burocratica, riducendo l'entità e la qualità dei servizi erogati ai cittadini
- Considerato** che sulla scorta di tali evidenze, allo scopo di fronteggiare con mezzi propri il disagio causato dalla costante e persistente congestione del traffico veicolare e per migliorare gli standard qualitativi di vivibilità, con Delibera N. 7 del 17.02.1999, il Consiglio Comunale approvava il Piano Urbano del Traffico;
- Considerato** anche che le difficoltà incontrate nella realizzazione delle infrastrutture programmate ed i provvedimenti sin qui assunti non sono riusciti a migliorare le condizioni esaminate in premessa, anche a causa dell'aumento dei veicoli in circolazione e che l'aggravarsi delle condizioni ambientali ha determinato, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6.12.2002 e con successiva Ordinanza di Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, N. 3296 del 19.06.2003, il riconoscimento dello stato d'Emergenza Ambientale per la città di Villa San Giovanni, derivante dall'ingente carico veicolare che attraversa il centro cittadino;
- Rilevato** che ad oggi le opere infrastrutturali previste nell'Ordinanza di Protezione Civile N. 3296 del 19.06.2003, non sono state ancora completate e che per il definitivo completamento i tempi appaiono dilatarsi oltre ogni ragionevole previsione;
- Preso atto** che la riduzione dei trasferimenti erariali e le esiguità del bilancio del Comune di Villa San Giovanni non consentono di far fronte autonomamente ai costi socio-ambientali ed economici delle esternalità per l'uso delle infrastrutture viarie comunali;
- Ritenuto** quindi, di dover intervenire ulteriormente per contenere gli effetti derivanti dalla persistente congestione del traffico veicolare, con

l'obiettivo di migliorare complessivamente, e mantenere, l'intero sistema della mobilità urbana e di tutte le infrastrutture di collegamento verso gli approdi, di creare ampie aree di parcheggio con annessi servizi di trasporto pubblico anche per i pendolari, di alleviare i disagi subiti dai cittadini intervenendo per la salvaguardia del preminente diritto alla salute e per la realizzazione delle infrastrutture tecnologiche necessarie;

Visto l'art. 7, comma 9, del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (in Suppl. ordinario alla Gazz. Uff., 18 maggio 1992, n. 114) e s.m.i., il quale prevede la possibilità per i Comuni di istituire e delimitare Zone a Traffico Limitato;

Letta la direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, N. 3816 del 21.07.1997 (G.U.R.I. n. 213 del 12.09.1997) con la quale vengono impartite istruzioni per subordinare l'ingresso e la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché le modalità di riscossione della tariffa e le categorie dei veicoli a motore esentati;

Uditi gli interventi dei consiglieri che, per comodità di stesura, si riportano nell'allegato "A", che fa parte integrante della presente deliberazione.

Visto l'esito della votazione espressa per appello nominale: votanti n.19, astenuti 1 (Ciccione con le motivazioni espresse e riportate nell'allegato "A"), favorevoli 19.

Ad unanimità

DELIBERA

Di dare indirizzo al Sindaco ed alla Giunta Comunale, attraverso gli strumenti previsti dalle norme vigenti, di introdurre ed integrare Zone a Traffico limitato lungo il perimetro urbano, nonché di subordinare l'accesso in alcune di esse al pagamento di una somma, cosiddetta "Ecopass";

Di dare indirizzo al Sindaco ed alla Giunta Comunale affinché nell'adozione delle misure sopra specificate vengano rispettati i seguenti criteri:

1. Che entro il mese di Agosto 2010 vengano istituite, mediante apposizione della relativa segnaletica, delle Zone a Traffico Limitato, dalle ore 07,00 alle ore 22,00, con divieto di transito e sosta ai veicoli di portata superiore, a pieno carico, pari a 3,5 tonnellate, nelle seguenti arterie cittadine:
 - a) Svincolo Autostradale A/3 SA-RC intersezione via Zanotti-Bianco;
 - b) Via Amm. Curzon intersezione con viale Italia;
 - c) Via Garibaldi intersezione con via Nazionale;
 - d) Via Riviera intersezione con via Nazionale direzione mare;
 - e) Via Don Luigi Nostro intersezione con via Nazionale;
 - f) Via Campanella intersezione con via Nazionale direzione mare;
 - g) Via Satriani intersezione con via Nazionale;
 - h) Via La Russa intersezione con via Nazionale;
 - i) Via Lungomare Fata Morgana intersezione con via Cavour;
 - j) Via Salvo D'Aquisto intersezione con via Riviera dir. Sud-Nord;
2. Che nelle sopra elencate Zone a Traffico Limitato, attraverso segnaletica integrativa, dovrà essere consentito l'accesso ai veicoli di portata, a pieno carico, superiore a 3,5 Tonnellate, per il carico e lo scarico delle merci, previa intesa con gli operatori interessati e limitatamente ad orari in cui non vi sia corrispondenza con l'apertura e la chiusura delle attività didattiche ed in ogni caso per un periodo complessivo non superiore a 3 ore nell'arco della giornata;
3. Che, analogamente, al fine di garantirne la fruizione turistica, attraverso segnaletica integrativa dovrà essere consentito l'accesso e il transito ai Bus su tutto il tratto di Lungomare.
4. Che eventuali e ulteriori permessi ed autorizzazioni all'accesso alle sopra indicate Zone a Traffico Limitato, previa motivata richiesta, dovranno essere rilasciati dal Comando di Polizia Locale.
5. Che entro il 15 settembre 2010 ed in via sperimentale per un anno dalla data dell'entrata in vigore della misura adottata, venga istituita, mediante apposita segnaletica ed in entrambi i sensi di marcia, una Zona a Traffico Limitato, dalle ore 07,00 alle ore 22,00, nel tratto compreso tra il Sottopasso di via Garibaldi e la via Marinai d'Italia, sino all'intersezione con via Riviera;

6. Che l'accesso a quest'ultima Zona a Traffico Limitato sia subordinato al pagamento di un Ticket denominato "Ecopass", secondo le seguenti tariffe:
- | | |
|-------------------------|---------------|
| ▪ motoveicoli | € <u>0,50</u> |
| ▪ autoveicoli | € <u>1,50</u> |
| ▪ bus | € <u>2,50</u> |
| ▪ veicoli fino a 3,5 t. | € 3,00 |
| ▪ veicoli oltre 3,5 t. | € 5,00 |
7. Che tale Ticket "Ecopass", fintanto che non venga a determinarsi un auspicabile accordo con il Comune di Messina, abbia una durata temporale fino alle ore 24 del giorno in cui viene emesso e che dal pagamento del suddetto "Ecopass" siano esentate le autovetture condotte da residenti nei Comuni di Villa San Giovanni e Messina, come risultante dai documenti di guida, nonché tutte le categorie di veicoli delle Forze Armate, delle Forze di Polizia, dei Vigili del Fuoco, nonché di tutti i veicoli adibiti al servizio di polizia ai sensi dell'art. 177 del codice della strada, i veicoli di soccorso, nonché i veicoli muniti di regolare contrassegno speciale per le persone con limitata o impedita capacità motoria;
8. Che le somme derivanti dall'applicazione dell'ECOPASS siano iscritte in apposita voce di bilancio e vincolate alla realizzazione degli obiettivi di migliorare complessivamente, e mantenere, l'intero sistema della mobilità urbana e di tutte le infrastrutture di collegamento verso gli approdi, di creare ampie aree di parcheggio con annessi servizi di trasporto pubblico anche per i pendolari, di alleviare i disagi subiti dai cittadini intervenendo per la salvaguardia dell'ambiente, del preminente diritto alla salute, per l'adozione del Piano Urbano del Traffico ed i relativi piani di dettaglio e per la realizzazione delle infrastrutture tecnologiche necessarie alla gestione del servizio di esazione "Ecopass";
9. Di dare altresì indirizzo al Sindaco di avviare una fase esplorativa con il suo omologo del Comune di Messina, al fine della istituzione di un tavolo permanente di discussione e di proposte sul fronte delle attività legate all'attraversamento dello Stretto di Messina.



Allegato "A"

Il consigliere Cosimo Antonio Calabrò, su invito del Presidente del Consiglio comunale, espone l'argomento iscritto all'ordine del giorno. Inizia col fare un excursus storico dell'intera vicenda, prosegue evidenziando che la proposta presentata oggi al Consiglio comunale faceva parte del programma elettorale di Primavera Alternativa, proposta peraltro suscettibile di essere modificata in meglio nella odierna seduta. Rappresenta quindi una serie di problematiche legate alla vicenda, la prima: la gestione del traffico e le complicità; la seconda: il rapporto tra gli enti locali che insistono sulle due sponde. Da ciò la necessità che ci sia una authority al di sopra delle parti per il controllo delle tariffe per l'attraversamento. A fronte di ciò vi è una novità: la proposta fatta dal Comune di Messina è una tassa sull'attraversamento, mentre invece la filosofia dell'ecopass è diversa: 1) il ticket a fronte di un servizio; 2) introduzione a seguito dell'accordo di Kyoto. La proposta è ispirata a criteri di equità e giustizia e destina le risorse a migliorare la qualità ambientale. Relativamente alla ZTL, il meccanismo va regolamentato per i veicoli pesanti attraverso l'utilizzo di un corridoio in determinati orari (preferibilmente orari notturni come da direttiva del Ministro dell'Ambiente Prestigiacomo). Conclude ritenendo la proposta oggi portata all'esame del Consiglio fondamentale per l'inizio di una realizzazione di un sogno che pensiamo sia giusto votare con miglioramenti che "possiamo, dobbiamo e vogliamo raggiungere".

Il Presidente Cassone ritiene che la materia sia molto complessa e se non approfondita. La proposta presenta validi presupposti giuridici e di equità sociale in quanto ha ricadute per il territorio. La condivisione unitaria richiesta è ammirevole affinché si realizzi il "sogno". Ricorda che la vicenda ha avuto momenti eclatanti con il Sindaco Delfino con proteste vibranti e minaccia di barricate. Il Comune di Messina si è sempre relazionato con il Comune di Villa è necessario intensificare i rapporti per una causa comune, chiede a tutti i consiglieri alto senso di responsabilità e che gli interventi siano concreti e migliorativi:

Il Vice Sindaco esprime apprezzamento per il lavoro svolto da Primavera alternativa con cui questa amministrazione ha dialogato nel rispetto dei ruoli per il bene dell'intera collettività. E' intenzione dell'Amministrazione arrivare ad una proposta unitaria, come già peraltro preannunciato dall'assessore Micari. Proposta che segna un momento epocale per questa amministrazione. Il Comune di Messina rispetto a Villa ha avuto il vantaggio di non essere commissariato per cui ha dato l'imput per fare ripartire dopo il tentativo fatto da Villa con il road pricing che non venne accolto. Oggi è importante raggiungere l'obiettivo che possa portare risorse alle casse comunali.

Il consigliere Cama reputa che questo sia un evento storico. Si voterà un argomento che darà un riscatto sociale alla città. Sollecita l'attenzione verso i pendolari dello stretto vittime del "cartello" delle società di navigazione

Il Sindaco rappresenta che fin dall'inizio dell'amministrazione ci si è posti il problema dell'ecopass tant'è che da subito è stata conferita delega all'assessore Micari per l'ecopass. A tal fine inoltre si è entrati in contatto con il Sindaco Buzzanca, con la differenza che lo stesso quale Commissario per l'emergenza ambientale e in una Regione a statuto speciale ha potuto legiferare sull'argomento, mentre a questo Comune non è consentito ciò. Si è ritenuto quindi di dialogare con Primavera alternativa, movimento che ha fatto un'ottima proposta condivisa dall'amministrazione e dalla minoranza. Un'ottima proposta fatta esclusivamente da Primavera Alternativa. E' un modo questo

di "dare a Cesare quel che è di Cesare" riconoscendo a primavera alternativa di dialogare sia con la maggioranza che con la minoranza. Ringrazia tutti i consiglieri che hanno contribuito con il loro apporto. Questa è una questione di coscienza sulla quale non ci si può dividere. Non ritiene giusto addossare colpe a Buzzanca in quanto è stato lui a riceverci e ad incanalarci nella giusta direzione, né tantomeno al Senatore Nania. La proposta di Primavera alternativa è frutto del lavoro fatto da tutti anche se poi lo stesso movimento è stato bravo ad aver concretizzato il lavoro svolto.

L'assessore Micari ritiene che la dialettica politica instaurata questa sera rappresenti uno dei momenti istituzionali più alti. Ritiene di poter fare propria la proposta presentata dalla minoranza, togliendo però l'insinuazione di inerzia da parte della maggioranza. In passato la parte politica che rappresenta ha dialogato proficuamente con Primavera Alternativa cercando un'intesa che andasse a vantaggio dei cittadini utenti e la delibera proposta questa sera vede coinvolto il Consiglio su un tema che appassiona tutti. Non si dimentichi quando il Sindaco di Messina decise motu proprio di dirottare il traffico su Tremestieri infischiandosene dei problemi riversati su Villa, massacrata dai TIR che non riuscivano ad essere smaltiti dalle società di navigazione. Governare non significa comandare, ma saper decidere e portare a termine i problemi reali. Nessuna rivalità, ma spirito di collaborazione. Nessun'altra proposta da fare vista la corrispondenza di finalità con Primavera Alternativa. Passa quindi a leggere le integrazioni alla proposta depositata dalla minoranza.

Il consigliere Ciccone ritiene che sia un momento importantissimo e fondamentale per instaurare una metodologia nuova. Sposa e condivide l'iniziativa del centrosinistra. Soddisfatto che l'Amministrazione comunale su questi temi lavori in sinergia a prescindere dalla primogenitura della proposta. La sensazione che si percepisce è positiva, tuttavia manifesta dubbi sulla metodologia che presenta qualche criticità: 1) esito del ricorso al TAR del Lazio contro il Comune di Messina. Che succederà se il Comune sarà soccombente?; 2) Andrebbe approfondito il problema relativo al codice della strada, così come pure pensare ai danni ambientali per le aree maggiormente sacrificate (esenzioni ICI e TARSU). Si rappresenta che il metodo di presentazione della proposta ha evitato alcuni passaggi dovuti, quale quello della commissione competente, ciononostante viene condivisa l'idea, ma non il metodo.

Il consigliere Natale Santoro si ritiene soddisfatto per come siano andati i lavori del Consiglio sull'argomento che fa intravedere un futuro più roseo per quanto attiene la vivibilità della città. La condivisione di questo argomento è ancor più motivo di orgoglio in quanto è l'ultimo consigliere di una famiglia che ha avuto consiglieri che hanno dibattuto il problema per lunghi anni. Oggi si giunge ad un punto di condivisione ponendo finalmente paletti importanti nei confronti di tutti quegli enti che hanno spadroneggiato in lungo ed in largo sul nostro territorio. Finalmente si colma un divario con una vera proposta al di là della primogenitura che, a suo avviso, è superata.

L'Assessore Salzone ringrazia il Sindaco ed il Presidente del Consiglio per il nuovo modo di fare politica.

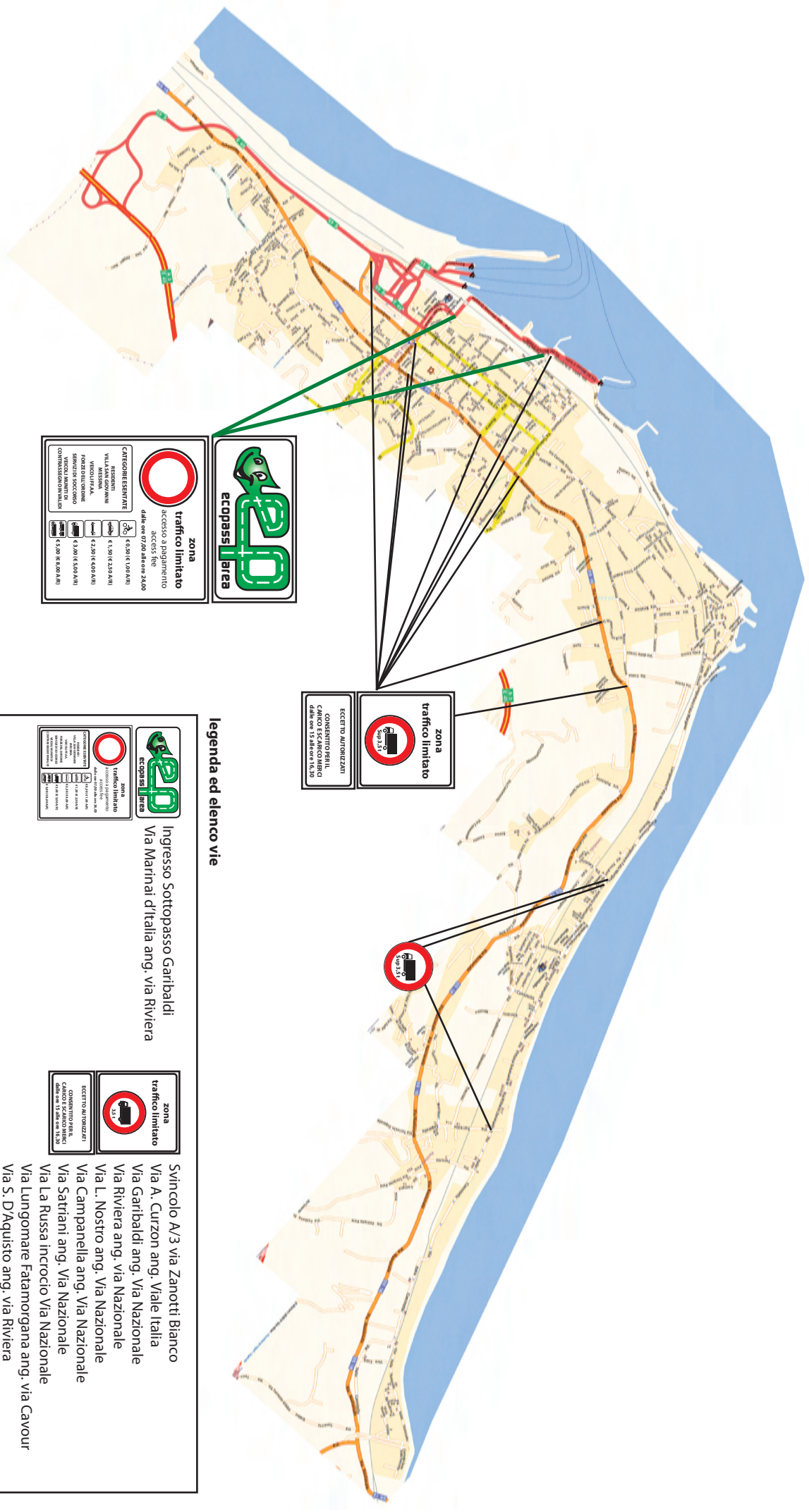
Il consigliere Sorrenti complimenti alla maggioranza per avere saputo interloquire con la minoranza. Va valutata la proposta di Antonello Morabito che ha saputo interloquire con la minoranza, portando la voglia di questo Consiglio una proposta condivisa e valida. Complimenti alla maggioranza che ha recepito il disegno non di un movimento, bensì di una persona che risponde al nome di Antonello Morabito.

L'assessore Siclari si è soffermato particolarmente sul problema del traffico all'interno della città che va eliminato.

Il consigliere Cosimo Antonio Calabrò, ritiene di avere svolto in questa città un ruolo politico importante, condivide quanto asserito da Siclari. Il decreto emergenza a sette anni di distanza ancora non è compiuto. Serve all'interno della legge dello Stato un modo per avere delle risorse che consentano di convivere con l'ulteriore disagio che verrà causato dai lavori del ponte, va necessariamente utilizzata la ZTL. Apprezzamento all'assessore Micari per come ha esposto il suo intervento senza ricorrere alle furbizie della politica. E' importante ora arrivare all'approvazione. Conclude sottolineando che tutto dovrà essere fatto dal Sindaco e dalla Giunta, si scommette pertanto sulle loro capacità. Ribadisce ancora una volta il fatto storico di questo Consiglio.

Il consigliere Donato ritiene che sia cambiato qualcosa in questo Consiglio. Nel passato non venivano date risposte alle interpellanze. Questa maggioranza vuole dare risposte precise su temi da anni sul tappeto. Sul sociale saranno date risposte per tempo. La condivisione dei tre punti di questa sera fa onore alla città.

Il consigliere Ciccone motiva la propria astensione al voto. "Pur condividendo il percorso mi astengo per motivi metodologici al fine di evitare in futuro simili comportamenti di metodo non condivisi"



ecopassi area

zona traffico limitato
 accesso a pagamento
 access fee
 dalle ore 07:00 alle ore 24:00

CATEGORIE ESSENTIALI	100%	€ 0,50 (€ 1,00 ANI)
RESIDENTI	100%	€ 1,50 (€ 3,00 ANI)
VIA MESSINA	100%	€ 2,50 (€ 5,00 ANI)
VIAZIOLETTORIO	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)
SPAZIO PUBBLICO	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)
VIAZIOLETTORIO	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)
CONTRASSEGNO VIALI	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)

zona traffico limitato
 ECCEZIONE PER IL
 CONSENSO PER IL
 SUPER 20
 dalle ore 15:00 alle 18:30

ECCEZIONE AUTORIZZATI

ecopassi area

zona traffico limitato
 accesso a pagamento
 access fee
 dalle ore 07:00 alle ore 24:00

CATEGORIE ESSENTIALI	100%	€ 0,50 (€ 1,00 ANI)
RESIDENTI	100%	€ 1,50 (€ 3,00 ANI)
VIA MESSINA	100%	€ 2,50 (€ 5,00 ANI)
VIAZIOLETTORIO	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)
SPAZIO PUBBLICO	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)
VIAZIOLETTORIO	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)
CONTRASSEGNO VIALI	100%	€ 3,00 (€ 6,00 ANI)

legenda ed elenco vie

Ingresso Sottopasso Garibaldi
 Via Marinali d'Italia ang. via Riviera

Svincolo A/3 via Zanotti Bianco
 Via A. Curzon ang. Viale Italia
 Via Garibaldi ang. Via Nazionale
 Via Riviera ang. via Nazionale
 Via L. Nostro ang. Via Nazionale
 Via Campanella ang. Via Nazionale
 Via Satriani ang. Via Nazionale
 Via La Russa Incrocio Via Nazionale
 Via Lungomare Fatamorgana ang. via Cavour
 Via S. D'Aquisto ang. via Riviera

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Dr. Rocco Cassone



IL SEGRETARIO GENERALE

[Handwritten signature]

Che la su estesa deliberazione è copia conforme all'originale

Li _____

IL FUNZIONARIO
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott.ssa Carmela Sergi)

[Handwritten signature]

n. 2081 Prot.

del 13 LUG. 2010

ATTESTATO INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per quindici giorni consecutivi a partire dalla data odierna cron.

N. 529

Li 13 LUG 2010



IL MESSO INCARICATO

IL MESSO COMUNALE
Francesco Spinelli

[Handwritten signature]

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è diventata esecutiva in data _____ essendo trascorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione.

La presente deliberazione è esecutiva in data _____ perché immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, ultimo comma del D. Lgs. 267/2000

Li _____

IL SEGRETARIO GENERALE

DIRETTIVE 21 luglio 1997, n.3816
(G.U. n.213 del 12.9.97)

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
ISPettorato GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE

Prot. n. 3816

DIRETTIVE

per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati.

PREMESSA

Il comma 9 dell'art. 7 del D. Leg.vo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal D. Leg.vo 10 settembre 1993, n. 360 (NCS), dà facoltà ai comuni di subordinare al pagamento di una somma l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato.

Lo stesso comma demanda ad una direttiva di questo Ispettorato la definizione delle tipologie di comuni che possono avvalersi di tale facoltà, delle modalità di riscossione del pagamento, delle categorie dei veicoli a motore da esentare.

La tariffazione degli accessi alle zone a traffico limitato si inserisce nelle strategie generali d'intervento per migliorare la mobilità urbana previste dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico, emanate da questo Ministero il 24 giugno 1995, e più precisamente rappresenta una forma mediata di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.

Considerato che tale domanda non può in alcun modo essere limitata ma unicamente orientata verso modalità alternative di trasporto, a carattere o spaziale o temporale o modale, ne deriva che la tariffazione degli accessi non può essere considerata una misura a se stante ma deve essere studiata ed attuata nell'ambito delle strategie generali d'intervento del Piano urbano del traffico.

Ciò premesso si forniscono di seguito indicazioni relativamente ai tre punti previsti dal già citato comma 9: tipologia dei comuni; modalità di riscossione; categorie esentate.

TIPOLOGIA DEI COMUNI

I comuni per poter subordinare l'accesso alle zone a traffico limitato al pagamento di una somma devono:

- aver istituito una ZTL (zona a traffico limitato) ai sensi dell'art. 7, comma 9 del NCS;
- aver adottato il Piano urbano del traffico ai sensi dell'art.36 del NCS;
- aver introdotto la tariffazione degli accessi alla ZTL all'interno del Piano urbano del traffico, avendo verificato che tale provvedimento (che costituisce una ulteriore misura di selezione rispetto alla limitazione dell'accesso ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli a motore) si rende effettivamente necessario per il raggiungimento degli obiettivi del Piano urbano del traffico. Di tale verifica deve essere data

documentazione in uno specifico paragrafo della relazione tecnica che accompagna il suddetto Piano.

E' ammessa l'adozione della tariffazione degli accessi per i comuni che non hanno ancora adottato il Piano urbano del traffico, unicamente in via sperimentale e per un periodo non superiore ad un anno, a condizione che nella relazione tecnica che dovrà accompagnare il progetto di tariffazione siano precisati gli obiettivi ed i relativi criteri di verifica.

TARIFFAZIONE DI ACCESSO E MODALITA' DI RISCOSSIONE

In merito alla tariffazione di accesso si ritiene opportuno far riferimento generalmente a tariffe annuali, da pagare contestualmente al ritiro, o al rinnovo, del contrassegno di circolazione nella ZTL, salvo i miglioramenti tecnologici dei sistemi in corso di sperimentazione, che potranno consentire l'uso di tessere prepagate a scalare ad ogni passaggio o a pagamento differito tramite fatturazione, in corrispondenza dei varchi elettronici di accesso nella ZTL.

La dimostrazione del pagamento della tariffa va ovviamente resa chiaramente visibile (per le operazioni di controllo al cordone della zona da parte della Polizia Municipale) attraverso la distribuzione e l'esposizione di idonei specifici contrassegni.

Oltre agli abbonamenti annuali anzidetti può farsi riferimento ad abbonamenti mensili o plurimensili nel caso in cui l'inizio della autorizzazione di accesso non coincida con l'inizio dell'anno, tenendo comunque presente - al fine di evitare possibili abusi - la necessità di sussistenza dei requisiti di visibilità e di rapida comprensibilità dei contrassegni.

Anche per le autorizzazioni temporanee, che possono essere trattate con tariffe giornaliere, deve risultare chiaramente evidente la relativa data di scadenza.

Pur trattandosi di tariffe denominate "di accesso" è opportuno che esse vengano articolate e differenziate, se relative ad utenti che sostano su spazi pubblici stradali non soggetti a tariffa di sosta, ovvero che sostano su altri spazi pubblici stradali soggetti a tariffa o su spazi privati (in quanto di proprietà, in affitto o ad uso gratuito, autorimesse e altri parcheggi a pagamento fuori delle sedi stradali).

Si ritiene in merito che l'entità della tariffa di accesso deve risultare nettamente inferiore per i permessi di semplice transito rispetto a quella relativa ai permessi che consentono anche la sosta su spazi pubblici stradali.

Per quanto attiene poi alle modalità di riscossione delle tariffe si è già detto in precedenza: uso di abbonamenti da pagare al momento del rilascio del contrassegno e/o dei suoi rinnovi (contrassegno inteso anche come solo documento dimostrativo - in modo rapidamente evidente - dell'avvenuto pagamento della tariffa fino ad una certa data), salvo l'utilizzo di sistemi tecnologici che potranno consentire l'uso di tessere prepagate o a pagamento differito tramite fatturazione, in corrispondenza dei varchi di accesso alla ZTL.

Detti sistemi dovranno essere progettati ed inseriti nell'ambito di un sistema telematico di gestione della mobilità urbana.

CATEGORIE ESENTATE ED AGEVOLATE

Particolare disciplina deve essere prevista per due categorie di utenti: quelli totalmente esentati dal pagamento della tariffa e quelli per i quali è stabilita una tariffa agevolata.

Per tali situazioni occorre partire dal NCS che già riconosce la possibilità di disporre di posti di sosta riservati, e quindi già legittima uno specifico privilegio nella circolazione urbana, a particolari categorie di veicoli a motore autorizzati ad accedere nella ZTL, o a muoversi nei giorni di blocco della circolazione veicolare.

Si tratta dei veicoli di polizia stradale, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria (muniti del contrassegno speciale), ovvero adibiti a servizi di linea, dei veicoli a motore dei residenti nelle ZTL, dei taxi e dei veicoli per il trasporto delle merci.

Alle dette categorie di veicoli a motore e di utenti, già individuati dal NCS, va però aggiunta quella dei ciclomotori, specialmente per il loro ridotto "consumo" di spazio stradale, ed anche quella dei motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc..

A tutte queste categorie di veicoli a motore e di utenti può anche riconoscersi in via generale l'esenzione dalla tariffazione, salvo alcune eccezioni per le quali si può soltanto parlare di agevolazioni. e che quindi determinano le categorie degli utenti con permesso di accesso a tariffa agevolata. E sono:

- i veicoli per il trasporto delle merci, vincolati però a determinati orari e percorsi (in rapporto alle maggiori dimensioni dei veicoli medesimi rispetto a quelle delle autovetture);
- i ciclomotori, in relazione alla minore occupazione di spazio, dinamico e statico, rispetto alle autovetture;
- i residenti e per analogia i domiciliati.

In merito a questa ultima categoria occorre considerare - da un lato - che le soste prolungate dei residenti sono determinate da motivi "abitativi" e che, peraltro, i posti di sosta riservati sono già previsti dal NCS. Però una ragionevole mediazione tecnica di quest'ultima così ampia posizione giuridica del NCS induce a distinguere la posizione del residente o del domiciliante che dispone di un proprio posto auto, per il quale si può prevedere la gratuità dell'accesso, distinto dal residente o domiciliante che sosta su strada per il quale si può prevedere la leggera onerosità dell'accesso.

- Agevolazioni tariffarie possono essere concesse anche agli automobilisti in possesso di un abbonamento annuale al servizio di trasporto pubblico urbano, ai quali -a fronte di un uso ordinario di quest'ultimo servizio- può essere consentito l'uso eccezionale dell'autovettura per proprie particolari esigenze a carattere occasionale.

Si ritiene opportuno demandare ai comuni la facoltà di applicare, nei confronti dei veicoli a motore e delle categorie di utenti autorizzati ad accedere entro la ZTL e tenendo conto dei criteri sinora espressi, le esenzioni e le agevolazioni che risulteranno compatibili con le esigenze di orientamento della mobilità, esigenze che costituiscono la motivazione fondamentale del provvedimento di tariffazione.

Infine per quanto attiene alle esigenze di mobilità degli organi di vertice politico ed amministrativo, dovranno essere esentati i veicoli adibiti al servizio di polizia ai sensi dell'art. 177 del NCS, privi delle scritte e dei contrassegni di identificazione.

Analogamente dovranno essere rilasciati un numero limitato di permessi di accesso alle ZTL, in considerazione del precipuo ruolo istituzionale svolto -comunque da concordare con i singoli soggetti in ragione delle esigenze di servizio- a: organi costituzionali, organi a rilevanza costituzionale, amministrazioni centrali dello Stato, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, organi consultivi a rilevanza generale dello Stato, enti pubblici non economici di alto rilievo ed autorità indipendenti.

21 luglio 1997

IL MINISTRO
COSTA



CARONTE & TOURIST

Autotraghetti Stretto di Messina



Gentile cliente,

Caronte e Tourist, per migliorare il servizio di traghettamento in situazioni di forte traffico, adotteranno una serie di iniziative per razionalizzare l'acquisto del biglietto a **Villa S. Giovanni**;

Per diminuire le code davanti agli sportelli, ed eliminare il traffico in attesa di traghettamento nell'abitato di Villa S.G., **dal 11.11.2002 saranno favoriti i clienti che acquisteranno il biglietto nella biglietteria ubicata alla fine del raccordo autostradale, pubblicizzata con la riproduzione di una nostra nave all'ingresso del piazzale:**

A) Da tale data (**11.11.2002**), il cliente che acquisterà il biglietto nella suddetta biglietteria (*autovettura o automezzo commerciale*) accederà agli imbarchi da una corsia dedicata, e se automezzo commerciale, avrà diritto ad una consumazione a bordo della nave durante il traghettamento.

B) Dal **16.12.2002**, al fine di disincentivare la biglietteria a mare, sarà applicato un sovrapprezzo al biglietto, di 2 euro per le autovetture e di 5 euro per gli automezzi commerciali, per tutti i biglietti acquistati alla biglietteria in prossimità dell'area di imbarco.

Villa S. Giovanni 25 ottobre 2002

Servizio Clienti



VILLA / La conferenza dei servizi: stop a "serpenti" d'auto in piena città

Imbarco videocontrollato

Le auto transiteranno quando saranno pronti i traghetti

Giusy Caminiti

VILLA SAN GIOVANNI - Importanti decisioni per risolvere nell'immediato, anche se in modo soltanto transitorio, l'emergenza del traffico: da stamane viale Italia sarà liberato dai mezzi in coda per gli imbarcatori delle società private di navigazione, grazie alla presenza, 24 ore su 24, di un piazzalista all'uscita del polmone autostradale di stoccaggio della Caronte Tourist. Questi, infatti, utilizzando l'esistente impianto video a circuito chiuso, darà l'ok all'ingresso dei mezzi in città solo in presenza di una nave pronta al molo. Non più soste, ma solo transito.

Questo è stato stabilito ieri nella conferenza dei servizi convocata dal sindaco Rocco Cassone su sollecitazione del movimento "Fronte del Porto", che ha presentato nei giorni scorsi un proprio progetto al Comune per assicurare vivibilità alla cittadina dello Stretto, tutelando la salute pubblica.

Prima che cominciassero i lavori il comandante dell'Ufficio locale marittimo, Domenico Cicco, ha pubblicamente denunciato l'atto intimidatorio (le probabili cause e le corresponsabilità) di cui è stato vittima nella notte tra lunedì e martedì, quando gli sono state bruciate due autovetture.

Un intervento dai toni forti, quello di Cicco, contro l'omertà e la solitudine in cui il comandante (che tra l'altro fa parte del Comitato provinciale per l'ordine pubblico) s'è trovato dopo il grave gesto.

Poi s'è parlato di traffico. A discuterne i rappresentanti dell'amministrazione (il sindaco Cassone, l'assessore Umberto Tarantino ed i consiglieri di minoranza Antonio Artino e Rocco La Valle); le forze dell'ordine; Nino Repaci per le società private di navigazione; il comandante Patafi e l'ingegner Liaci per le Ferrovie.



Nino Repaci

Le parti in causa hanno discusso della proposta avanzata da "Fronte del Porto": chiusura definitiva dello svincolo di via Zanotti Bianco; chiusura della biglietteria Caronte-Tourist di fronte alla Compagnia dei carabinieri; utilizzo esclusivo della prima corsia

autostradale (sul rettilineo) per i mezzi diretti alle società private, con un piazzalista che regoli il flusso; utilizzo della seconda corsia per i mezzi diretti alle Fs (che fanno sosta al piazzale Anas) e per i villesi.

Varie le risultanze cui si è giunti dopo una lunga discussione, inizialmente a porte chiuse. Rimarrà aperto lo svincolo di via Zanotti Bianco, con un presidio costante di una pattuglia dei vigili urbani, per evitare che i più furbi la utilizzino e poi si dirigano alla biglietteria a sud della Caronte. Si provvederà poi alla sua chiusura (così come disposto nel piano d'emergenza) solo allo scattare della fase 2 e 3 dell'emergenza.

La Caronte Tourist, per voce di Repaci, ha manifestato «sensibilità ed interesse» alla problematica, assicurando che un piazzalista provvederà a regolare il traffico in uscita dall'A3 in modo che il viale Italia sia sempre sgombro dai mezzi. La biglietteria sud della società sarà pro-



Rocco Cassone

gressivamente ridotta (fino ad essere eliminata entro dicembre 2002), attraverso sconti per gli utenti che faranno il biglietto nel polmone autostradale e penalizzazioni per chi sceglierà gli uffici a sud.

Il dottor Repaci ha poi ricordato ai presenti di aver

presentato, alcuni mesi fa, un progetto per l'attivazione di un servizio semaforico, con cellule fotoelettriche, per bloccare il traffico prima dell'ingresso nel viale Italia: un progetto, finanziato dalla Caronte Tourist che adesso andrà al glio di un comitato tecnico ad hoc.

«Stiamo cambiando i programmi e le tariffe - ha detto Repaci ai rappresentanti del movimento - per incentivare gli utenti a scegliere la biglietteria al nel piazzale autostradale. Dovete darci il tempo di attuare le vostre richieste; se tra due o tre mesi non avremo fatto nulla sarete legittimati a contestarci».

Il movimento, dal canto suo, ha espresso soddisfazione per la convocazione immediata della conferenza dei servizi, definendola «una svolta storica per la città» ed «una conferma del metodo della mobilitazione concreta e determinata», pur riservandosi di esaminare i contenuti della stessa ed i risultati in un apposito incontro.

PALMI

Ferì il marito, ai domiciliari

Paolo Montalto

PALMI - Grazia Raso, 29 anni, di Rosarno, è comparsa davanti al Gip del tribunale di Palmi, Giovanni Manzoni, per l'udienza di convalida del fermo operato nei suoi confronti dalla polizia di Gioia Tauro. La giovane donna, che ha ottenuto gli arresti domiciliari, è accusata d'aver tentato di uccidere il marito Ippolito Maiolo, trentenne di Gioia ferito sabato scorso da un colpo d'arma da fuoco durante un'accessissima discussione familiare.

Nella stessa serata di sabato, Grazia Raso era stata posta in stato di fermo proprio perché ritenuta responsabile del delitto. Secondo la ricostruzione dei fatti operata dagli investigatori, la donna, dopo una lite familiare nella sua casa della zona marina di Gioia, avrebbe impugnato una pistola e, dopo una colluttazione col marito, l'avrebbe colpito all'addome. La moglie, assistita dall'avvocato Gregorio Cacciola, davanti al Gip avrebbe ammesso le sue responsabilità, precisando di avere agito in stato di chiaro turbamento psicologico, con il colpo d'arma da fuoco che sarebbe partito accidentalmente.

GALATRO

La Cgil: sbloccate la diga s

Umberto di Stilo

GALATRO - Sulla più grande diga "a scogliera" d'Europa è calato un preoccupante silenzio. A suonare l'allarme è Maurizio Cannata, segretario Cgil di Gioia Tauro, che per la diga sul Metramo annuncia una serie di iniziative del sindacato unitario nel prossimo settembre. E come esponente di Fillea-Cgil sollecita il prefetto a convocare il tavolo istituzionale a suo tempo costituito sulla vicenda.

«Non è più tollerabile - sostiene il segretario - che dopo aver completato da circa un decennio il corpo diga, si trasformi in una cattedrale nel deserto dal momento che non è fruibile». Svanita la necessità di fornire acqua al quinto centro siderurgico, dissolta nel nulla la possibilità di una sua possibile impiego nella centrale a carbone, è stato sostenuto che l'acqua invasata

in contrada Cas originario progettata per irrigare ettari di terra per produrre energia elettrica e per fornire acqua potabile.

«L'acqua manca perché le necessità naturali che avrebbero non sono sufficienti per le esigenze del caso della diga galleria di responsabilità della gestione dell'acqua potabile», ha detto Maurizio Cannata. «Ma ci sia più acqua, non si può fare da un punto di vista tecnico».

Avvenimenti

numero 8 - 2 euro

settimanale dell'altritalia

STRETTO velenoso

L'INCHIESTA

A Villa San Giovanni, il comune calabrese da dove partono i traghetti per la Sicilia, l'inquinamento raggiunge livelli record. E le morti per tumore aumentano paurosamente

EUROPA
Il Ppe
tra Bush
e il Papa

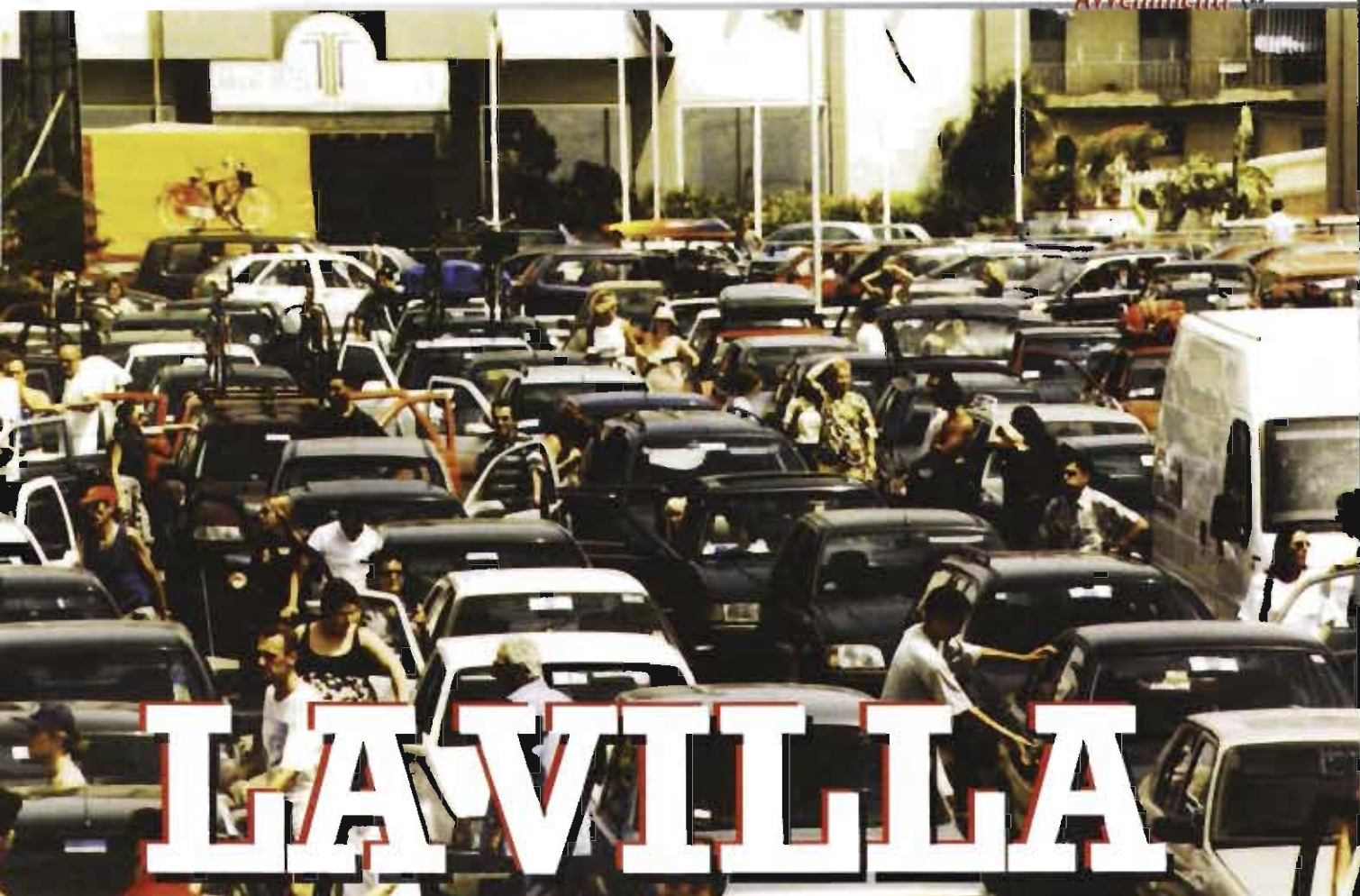


BAGDAD
Tranquille
giornate
di guerra



MIGRANTI
In Italia
rifugiati senza
rifugio





LA VILLA DEI VELENI

Nel comune calabrese da dove partono i traghetti per la Sicilia l'inquinamento raggiunge livelli record e aumentano i morti per tumore

di Leonida Reitano

Oltre 50 morti di tumore l'anno, livelli eccezionalmente alti di benzene e altri idrocarburi cancerogeni, una città paralizzata dal traffico e dallo smog. Questo è il ritratto di Villa San Giovanni, un piccolo comune calabrese in piena emergenza ambientale e sanitaria.

Il piano urbano del traffico (Put), redatto dall'ufficio tecnico del comune di Villa, presenta dei dati allarmanti. Oltre quattro milioni di veicoli transitano attraverso le arterie stradali vilesi per raggiungere la Sicilia, avviluppando la città in una nube di gas di scarico.

Ma il negativo impatto ambientale di questo stato di cose, non deriva dal traffico tout court, ma soprattutto dal fatto che buona parte di questo traffico (circa l'80 per cento secondo le stime presenti nel Put) passa attraverso gli approdi della società privata Tourist costruiti in mezzo alla città di Villa per il passaggio verso Messina. A differenza dell'imbarcadere delle Fs, l'approdo della Tourist obbliga il traffico (in gran parte pesante) a passare attraverso le strade comunali.

Le conseguenze del traffico le svela il rappor-



BENZENE

Il benzene è un composto aromatico presente nella benzina, di conseguenza circa il 90 per cento delle emissioni di questa sostanza nell'atmosfera sono direttamente riconducibili al traffico autoveicolare. La maggior parte del benzene emesso dagli autoveicoli, proviene dall'incompleta combustione di questa molecola causata dall'utilizzo a basso regime del motore, condizione tipica degli episodi di traffico intenso. Per quanto riguarda gli effetti sulla salute gli esperti dell'Organizzazione mondiale della sanità e dell'U.S. Environmental Protection Agency hanno classificato il benzene come sostanza cancerogena di classe I, in grado di provocare varie forme di patologie tumorali e in particolar modo la leucemia.

POLVERI INALABILI

Gli inquinanti atmosferici chiamati "particolato" comprendono polvere, fumo, microgocce di liquido emesse direttamente in atmosfera da varie fonti inquinanti, quali industrie, centrali termoelettriche, autoveicoli, cantieri, e le polveri trasportate dal vento. Il particolato si può anche formare in modo indiretto tramite la condensazione in microgocce di gas inquinanti quali l'anidride solforosa, gli ossidi di azoto ed alcuni composti organici volatili. Gli effetti sulla salute del Pm10 sono particolarmente gravi e comportano aggravamento di patologie respiratorie e cardiovascolari, alterazioni del sistema immunitario, danni ai tessuti polmonari e aumento dell'incidenza di patologie tumorali.



to Smaurn (Sistema monitoraggio ambientale reti neurali), un lavoro pionieristico realizzato dall'Università di Reggio Calabria con le più avanzate tecnologie di intelligenza artificiale.

Secondo il rapporto, l'area più inquinata tra quelle monitorate in Calabria risulta essere quella di Villa San Giovanni con cause chiaramente imputabili al traffico di attraversamento verso la Sicilia. I rilevamenti effettuati hanno registrato percentuali di sostanze inquinanti di gran lunga superiori a quelle stabilite dalla legge, eppure nessun provvedimento è mai stato preso.

I dati parlano da soli: per gli idrocarburi non metanici abbiamo un livello di 598.201 microgrammi per metro cubo (a titolo di paragone, i dati di rilevamento di Crotone, un altro comune calabrese, sono di 200 microgrammi per metro cubo); per le polveri totali sospese 85mila microgrammi per metro cubo su un valore soglia ammesso dalla legge di 200 microgrammi. Il quadro peg-

giore se consideriamo che i registri di mortalità comunali rivelano un altro dato preoccupante: un alto numero di morti per tumore.

Dati elaborati dall'Istat su nostra richiesta, dimostrano che in un solo anno, il 1997, si è registrato a Villa San Giovanni un numero di morti per tumore doppio rispetto a quello di altri comuni simili, per posizione geografica e tipologia territoriale, come Melito Porto Salvo o Scilla.

Una mortalità insolitamente alta per una città priva di insediamenti industriali e di qualsiasi altra attività inquinante che non sia il traffico autoveicolare.

E il problema, purtroppo, è destinato ad aggravarsi visto che il cancro insorge generalmente dopo i sessanta anni di età.

Malgrado tutto, in un incontro avuto nel 1999 con i consiglieri comunali dei Popolari e dei Ds, il proprietario della compagnia di traghetti Tourist, l'ingegner Franza, ha negato che l'attività di traghetti fosse responsabile dell'inquinamento. Eppu-

IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI

Gli idrocarburi policiclici aromatici sono dei derivati del benzene con un alto potenziale cancerogeno. Il benzopirene è uno dei più pericolosi per la salute umana. Gli Ipa sono generalmente composti persistenti, caratterizzati da un basso grado di solubilità in acqua e da una elevata capacità di aderire al materiale organico; derivano principalmente dai processi di combustione incompleta dei combustibili fossili, e si ritrovano quindi nei gas di scarico degli autoveicoli e nelle emissioni degli impianti termici. La concentrazione in atmosfera di benzopirene viene considerata un indicatore attendibile del rischio cancerogeno complessivo associato alla presenza in atmosfera di Ipa in aree ad elevata intensità di traffico autoveicolare.

LE CIFRE

A Villa San Giovanni valori moltiplicati per mille

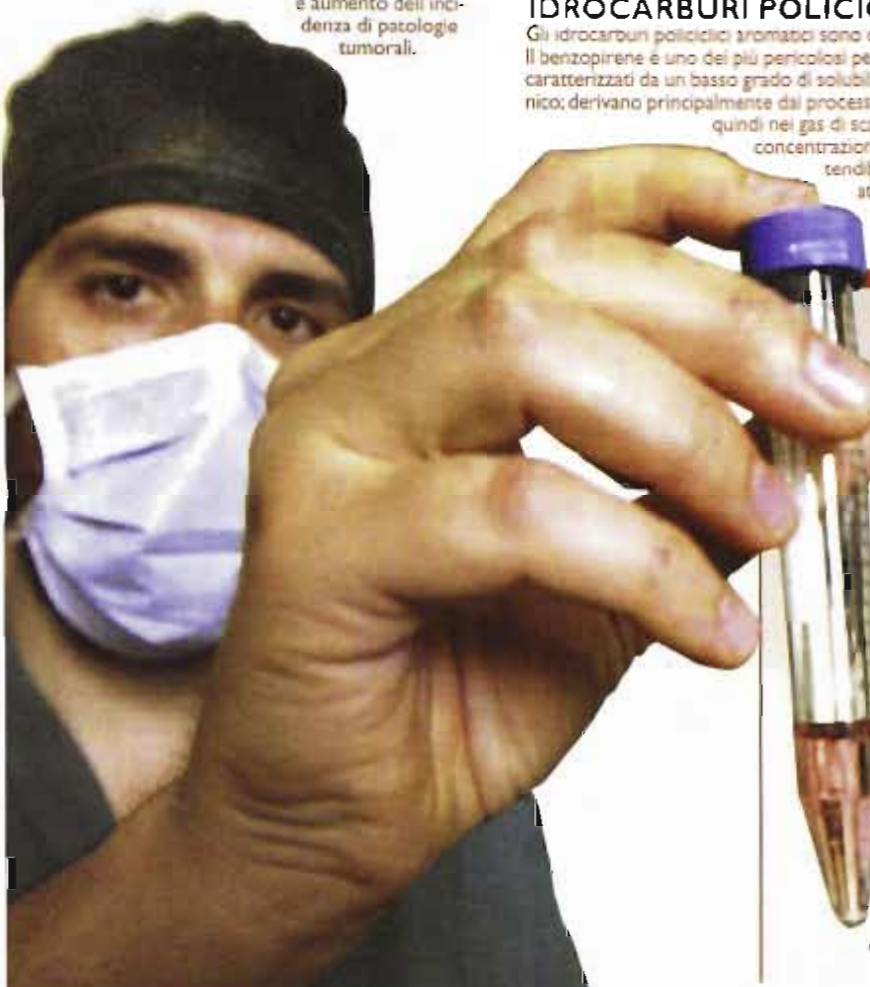
In un quadro ambientale, come quello calabrese, caratterizzato da livelli di inquinamento molto bassi, il caso di Villa San Giovanni spicca per l'assoluta eccezionalità dei dati registrati.

Otto i comuni calabresi monitorati dai ricercatori del progetto Smaurn: nel caso di Villa San Giovanni emergono percentuali di sostanze in-

quinanti di gran lunga superiori a quelle rilevate negli altri centri urbani.

Un dato che stupisce perché superiore anche rispetto a quei comuni, come Crotone, che sono sede di importanti impianti industriali (il petrolchimico) o, come nel caso di Gioia Tauro, di attività suscettibili di rischio ambientale (il porto).

A Gioia Tauro sono state rilevate percentuali di polveri totali sospese, di biossido di zolfo e di biossido di azoto rispettivamente di 60 microgrammi per metro cubo, di 0 mg/mc e





re, il Piano urbano del traffico redatto dall'ufficio tecnico del comune di Villa indica esplicitamente il traffico di attraversamento verso la Sicilia come principale imputato dell'emergenza ambientale.

Le amministrazioni comunali villesi, in passato come oggi, hanno la piena respon-

sabilità di non attuare provvedimenti per bloccare questo disastro ambientale: il Comune non solo non ha ottemperato agli obblighi previsti dalla legge, tra cui la 413/97 che dà ai sindaci il potere di adottare misure specifiche di limitazione della circolazione per esigenze di prevenzione dell'in-

quinamento atmosferico e di tutela della salute, ma non ha nei fatti mai proceduto ad una riorganizzazione dei flussi del traffico. Come mai infatti solo il 20 per cento del traffico totale transita attraverso l'approdo delle Fs direttamente collegato allo svincolo autostradale e la maggior parte



di 16,6 mg/mc, tutte inferiori alla soglia di attenzione.

A Crotone si hanno cifre più preoccupanti con concentrazioni di idrocarburi non metanimici, ossia i prodotti della combustione di benzine e diesel, di 700 mg/mc.

Questo dato è particolarmente allarmante, visto che gli idrocarburi incombusti sono un cocktail di sostanze pericolose tra cui il benzene (il cui grado di cancerogenicità è pari a quello dell'amianto) e gli idrocarburi policiclici aromatici, anch'essi classificati dall'Agenzia internazionale di ricerca sul cancro come sostanze cancerogene.

A Rossano Calabro, dove è

concentrato un notevole numero di piccoli impianti industriali e una centrale elettrica, si ha una condizione ambientale di gran lunga peggiore con 377 mg/mc di biossido di azoto e ben 3730 mg/mc di idrocarburi non metanimici.

Ma se quest'ultimo caso è particolarmente allarmante, i dati di Villa prospettano una situazione da disastro ambientale.

Qui si sono registrati dei valori di biossido di azoto di 41.893 mg/mc (il valore soglia stabilito dalla legge è di 40 mg/mc) di 16.635 mg/mc di biossido di zolfo (sostanza che ad alte concentrazioni può dar luogo a irritazioni delle mucose nasali, bronchiti e malattie polmonari)

e di 598.291 mg/mc per gli idrocarburi non metanimici.

Dei valori, come si vede, enormemente superiori a quelli già preoccupanti di Rossano Calabro, e abbondantemente al di sopra della soglia di allarme stabilita dalla legge.

Le statistiche elaborate dall'Istat indicano un numero di morti notevolmente superiore a quello di altri centri calabresi analoghi per dimensioni e caratteristiche territoriali. Quello che colpisce inoltre non è solo il numero di morti in sé, ma la tendenza di crescita.

Mentre nel caso di Scilla e di Melito Porto Salvo il numero di morti rimane relativamente stabile, per quanto riguarda Vil-

la, invece, si assiste ad una crescita costante.

Nel biennio 1986-88 si sono registrati 48 morti per tumore a Melito e 61 a Villa San Giovanni. Già nel periodo 1992-94 la forbice si allarga con 65 morti a Melito e 98 a Villa. Nel 1997-99 abbiamo invece 61 morti a Melito (quindi un decremento rispetto al '92) e 102 a Villa San Giovanni.

Questi dati confermano la natura di lunga durata dei danni sanitari prodotti dall'inquinamento, per cui la crescita maggiore dei morti si avrà nei prossimi anni, quando sarà ormai difficile trovare un colpevole.

I.r.

28) Avvenimenti



del flusso delle vetture passa attraverso gli imbarcaderi privati?

Come mai non è stato preso il provvedimento (eppure le condizioni di inquinamento sono note da anni e presenti anche nei documenti ufficiali del Comune come il più volte citato piano urbano del traffico) di dirottare, per ragioni di emergenza sanitaria, il traffico verso il punto di imbarco delle Fs?

Eppure, già negli anni Novanta, uno studio del Centro nazionale delle ricerche suggeriva la creazione di una soluzione multi-portuale per l'attraversamento dello Stretto.

La diffusione territoriale dei porti, affidando a ognuno di essi una funzione specifica, avrebbe selezionato il traffico distribuendolo su diverse località, invece di canalizzarlo su Villa San Giovanni, anche se "l'effetto imbutto" risulta più redditizio per le compagnie di traghettamento. Se-

condo il Cnr, il porto di Gioia Tauro poteva diventare un terminale per il trasporto gommatato pesante (i Tir) e quello ferroviario delle merci in collegamento con il porto di Milazzo; a Villa San Giovanni sarebbe rimasto il traghettamento ferroviario di merci e passeggeri e il gommato leggero, come a Reggio Calabria, da dove sarebbero partiti gli alisca-

fi, entrambi in collegamento con Messina.

Oltre a smistare il traffico, e quindi a ridurre i tempi, la differenziazione e l'articolazione dei collegamenti avrebbe consentito di dirottare il traffico merci sul cabotaggio a lunga distanza, cioè sulla navigazione, il metodo più economico e meno inquinante di trasportare merci, rispetto a quello costoso e inquinante che avviene via terra.

Peccato però che, fino ad oggi, non si sia riusciti neanche a far partire l'accordo di programma che, già vecchio di una decina di anni, prevedeva la realizzazione di nuovi imbarcaderi in località meno dannose per la cittadinanza.

Nel frattempo c'è chi propone il ponte sullo Stretto come la soluzione di tutti i mali, mentre uno studio del Cnr lo bolla come la scelta peggiore dal punto di vista ambientale ed economico.

Ma questa è un'altra storia. ■



L'allarme è già suonato

Legambiente denuncia: l'inquinamento supera i limiti tutto l'anno

Vincenzo Colavecchio è uno dei responsabili di Legambiente di Messina, l'associazione che da tempo si batte perché l'amministrazione della città predisponga misure contro l'inquinamento provocato dal passaggio di automobili e Tir provenienti da Villa San Giovanni.

A Villa San Giovanni si sono registrati valori elevati di sostanze dannose per la salute umana: 598.291 microgrammi per metro cubo di idrocarburi incombusti, 60.000 microgrammi per metro cubo di polveri totali sospese, 39.000 microgrammi per metro cubo di biossido d'azoto. Si può parlare di emergenza inquinamento?

Ci sono sicuramente alcuni dati allarmanti. Gli ossidi d'azoto sono superiori al valore limite per la media annua imposto per legge, e i valori relativi agli idrocarburi e alle polveri totali sospese appaiono decisamente preoccupanti.

Quali interventi si sarebbero dovuti predisporre?

L'unico intervento serio sarebbe stato il trasferimento su altri canali del traffico pesante. È noto infatti che l'attraversamento urbano da parte dei mezzi gommati pesanti condiziona la viabilità, il traffico e la manutenzione stradale, provoca incidenti anche mortali, solleva e tiene in sospensione grandi quantità di polvere e, nelle rampe in salita, determina la presenza tem-

poranea, ma cospicua, di alte concentrazioni di emissioni inquinanti, come ossidi di zolfo e di azoto, monossido di carbonio e idrocarburi incombusti.

Quindi Messina vive una condizione di emergenza ambientale?

Diciamo pure che Messina vive una condizione drammatica, dovuta al fatto che l'imbarcadero è posto nel cuore della città e i Tir devono attraversare le vie principali per raggiungerlo. L'introduzione del blocco per fasce orarie, l'unico provvedimento preso finora, non è stato concepito secondo la logica della pausa senza Tir, bensì trasferendo il tragitto dei mezzi pesanti su percorsi alternativi. Questo

ha provocato l'estensione del degrado e dei danni alla città, senza risolvere il problema.

Quali interventi ha predisposto il comune di Messina?

Il prefetto, Giosuè Marino, ha ricevuto l'incarico del governo di Commissario per l'emergenza, incarico per realizzare un nuovo approdo per il traghettamento a Tremestieri. Noi ci stiamo battendo da tempo per la realizzazione di questa importante infrastruttura che, essendo posta in prossimità di uno svincolo autostradale, permetterà di evitare l'attraversamento delle città e potrà servire anche per il collegamento, in regime di concorrenza, su rotte più lunghe come Messina-Salerno.



Città di Villa San Giovanni
(Provincia di Reggio Calabria)
UFFICIO DEL SINDACO

CITTA' DI
VILLA SAN GIOVANNI
Spedita

Protocollo n° 0019283
del 10/11/2010 09.54.37



Titolo/Classe
II 1

RACCOMANDATA

Spett/le I.S.T.A.T.
Istituto Nazionale di Statistica
Via Cesare Balbo, 16

- 00184 ROMA -

OGGETTO: Comune di Villa San Giovanni (codice ISTAT 080096)
Richiesta dati statistici mod. ISTAT D4 e D5.-

Il Comune di Villa San Giovanni (RC) è caratterizzato dall'essere il terminale peninsulare e di collegamento con la Sicilia e per tale ragione è attraversato annualmente, nel proprio centro cittadino, da circa 5 milioni di veicoli diretti o provenienti dagli approdi portuali.

Nel corso del tempo, a partire dalla fine degli anni '70, l'aumento di veicoli in circolazione e le conseguenti costanti congestioni del traffico veicolare, hanno determinato in modo costante un aumento delle preoccupazioni da parte della popolazione residente sui rischi derivanti dall'incremento dei fattori ambientali di rischio legati all'inquinamento da traffico.

Tale preoccupazione ha indotto le varie Amministrazioni comunali che si sono succedute nel tempo a monitorare, con diverse campagne di rilevamento, i dati sui maggiori inquinanti ambientali sulla scorta dei quali, a conferma del preoccupante stato della salubrità ambientale, il Governo Nazionale ha riconosciuto, con Ordinanza di Protezione Civile N. 3296/2003, lo "stato d'emergenza ambientale per il Comune di Villa San Giovanni".

Questa Amministrazione Comunale, in carica dall'aprile scorso, ha tuttavia rilevato che a fronte della preoccupante evidenza dei dati sul monitoraggio ambientale (a ragione del quale si è dotata di un sistema fisso di rilevazione), non si è mai proceduto ad una rilevazione statistica dei dati sulle cause della mortalità anche al fine di una eventuale comparazione e valutazione sull'aumento dell'incidenza di tali decessi, in modo tale da poter avviare iniziative di sensibilizzazione dirette alla prevenzione dei rischi per la persona.

Allo scopo di poter colmare tale vuoto informativo, codesto Istituto di Statistica è pregato voler far pervenire, nelle forme e nei modi stabiliti dalle norme in vigore, i dati relativi ai decessi per patologie i cui fattori ambientali di rischio sono, per convenzione, riconosciuti come concorrenti all'insorgere della patologia stessa (neoplasie polmonari, Leucemie, Linfomi, mielopatie), naturalmente riferiti a soggetti residenti nel Comune di Villa San Giovanni.

Al fine di rendere maggiormente comprensibili gli stessi dati e di consentire una comparazione negli anni, sarebbe altresì opportuno che gli stessi siano distribuiti in un lasso di tempo almeno decennale o comunque distribuiti - secondo le prassi utilizzate da codesto Istituto - in modo tale da rispondere alle esigenze di questa Amministrazione ed esplicitate nella presente.

Rimanendo a Vs disposizione per ogni ulteriore e necessario chiarimento e confidando in una sollecita definizione della presente richiesta, è gradita l'occasione per porgere cordiali saluti.

Villa San Giovanni, 9 novembre 2010



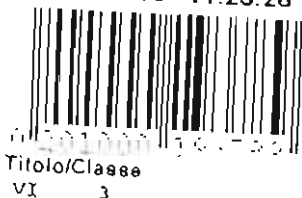
Il Sindaco
Rocco La Valle



Città di Villa San Giovanni
(Provincia di Reggio Calabria)
UFFICIO DEL SINDACO

Villa San Giovanni, 11 novembre 2010

CITTA' DI
VILLA SAN GIOVANNI
Interna
Protocollo n° 0019378
del 11/11/2010 11.23.26



001937800
Titolo/Classe
VI 3

Comune di Villa San Giovanni

Al Responsabile dell'Ufficio tecnico

Al Responsabile della Polizia Locale

- LORO SEDI -

OGGETTO: Impianti pubblicitari Viale italia

Al fine di soddisfare la richiesta allegata alla presente, le SS.LL. sono pregate voler trasmettere a questo Ufficio, copia del registro ovvero di tutte le autorizzazioni concesse per l'installazione di impianti pubblicitari lungo il viale Italia.

Distinti saluti,

Il Sindaco
Rocco La Valle



Comune di Villa San Giovanni

Provincia di Reggio di Calabria

CITTA' DI
VILLA SAN GIOVANNI
Spedita

Ufficio del Sindaco

Protocollo n° 0019864
del 18/11/2010 14.46.25



0201000198647
Titolo/Classe
II 1

Spett.le

ANAS S.p.A.
Sede Compartimentale
C.da Ligiuri

87100 COSENZA

Oggetto: Segnaletica Autostradale – Villa San Giovanni.-

Questa Amministrazione Comunale, nel quadro di un più complessivo programma di interventi sulla viabilità e, conseguentemente, sulla segnaletica, intende procedere alla razionalizzazione ed al controllo, anche elettronico, dei flussi veicolari in uscita dagli Svincoli Autostradali.

A tal uopo va, intanto, rammentato che la realizzazione dello Svincolo Autostradale su questa via Zanotti-Bianco fu autorizzato nel 1998 dalla Commissione Edilizia Comunale con la prescrizione che esso venisse inibito ai veicoli di portata, a pieno carico, superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci, così come da segnaletica apposta da codesta Azienda lungo la bretella di raccordo.

Deve tuttavia rilevarsi che la segnaletica contenente tale prescrizione, seppur ribadita dopo l'allargamento della bretella autostradale quale intervento previsto dall'O.P.C.M. n. 3296/2003, potrebbe non apparire immediatamente percepibile dagli utenti ed essere oggetto di contestazione in caso di accertamento di violazioni da parte del personale di cui all'art. 12 del CdS ma, ancor di più, in caso di violazione accertata attraverso postazioni elettroniche.

Con riferimento all'O.P.C.M. n. 3296/2003, le cui opere, per quanto attiene gli Svincoli autostradali (V.le Italia e Via Zanotti Bianco) sono state ultimate da tempo, giova comunicare che, ad oggi, non risulta essere stata posizionata la segnaletica che indica il termine autostradale con l'inizio di una nuova competenza, col rischio che vengano a determinarsi spiacevoli conflitti per tutta quella serie di attribuzioni previste dallo stesso CdS in capo agli Enti proprietari della strada.

Sulla scorta di tali considerazioni, quindi, codesta spett.le Azienda, previi opportuni sopralluoghi ed accertamenti, è pregata voler adottare, in tempi ragionevolmente brevi, ogni misura utile a garantire gli utenti (e gli Enti proprietari) della strada.

Occorre, infine, segnalare che proprio a ridosso dello Svincolo Autostradale di via Zanotti-Bianco, lungo la bretella di raccordo, è stata posizionata ampia segnaletica relativa alle attività di tutte le Compagnie di Traghettaggio e per la quale si chiede opportuna e rigorosa verifica circa la congruità e rispondenza alle norme previste dal Codice della Strada ed al relativo Regolamento di Attuazione.

Villa San Giovanni, 17 novembre 2010

Il Sindaco
Rocco LAVALLE