



## Comune di Ragusa



# Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)



Il PUMS, in linea di principio, deve prevedere la creazione di un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- ❑ garantire a tutti cittadini **opzioni diversificate di trasporto** che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- ❑ ridurre **l'inquinamento atmosferico e acustico**, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- ❑ migliorare **l'efficienza e l'economicità** dei trasporti di persone e merci;
- ❑ migliorare **le condizioni di sicurezza** dei diversi modi di spostamento, in particolare a favore della ciclo-pedonalità;
- ❑ contribuire a **migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano** e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo complesso.



# CRITICITA' DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Le criticità derivano da un utilizzo, pressoché generalizzato, dell'auto privata, dovuto al non soddisfacente assetto delle modalità di trasporto alternative:

- ❑ il *servizio di trasporto urbano* è poco usato a causa di:
  - La struttura delle linee
  - La scarsa affidabilità del servizio,
  - L'insoddisfacente informazione al pubblico

Questa situazione ha fatto precipitare l'uso del servizio:

- attualmente costituisce solo il 1,4% degli spostamenti pendolari
- vent'anni fa il dato analogo superava il 6%
- ❑ le *piste ciclabili* sono limitate dalla situazione orografica del territorio urbano
- ❑ il centro storico, dove accedono molte auto in un giorno, ha *Aree Pedonali/ZTL molto limitate*.

## IN CONCLUSIONE

vi è la necessità di promuovere altre forme di mobilità alternativa all'auto privata:

- piste ciclabili
- bike sharing
- incentivi all'acquisto di bici elettriche/pedalata assistita
- pedonale (aumento Aree Pedonali e ZTL, miglioramento dei marciapiedi e dei percorsi)

e di intervenire:

- sul trasporto pubblico
- sulla sosta e viabilità

in modo da elevare la vivibilità e la fruibilità degli spazi urbani, cioè la "qualità" della mobilità.

# CRONOPROGRAMMA PIANO OPERATIVO DEL PUMS

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PUMS		Scenario di Riferimento	Scenario di Piano
<b>1</b>	<b>Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale</b>		
1.1	<i>Bike sharing (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori ed esercenti attività turistiche/ agenzie viaggio)</i>		
1.1.1	Introduzione di offerta biciclette elettriche a noleggio nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti a maggior attrattività turistica, per tempo libero, per presenza di importanti nodi di trasporto, tramite istituzione di 15 ciclo-stazioni.		2019
1.2	Carpooling/carsharing		
1.2.1	Incentivazione dell'utilizzo di portali web per auto in condivisione		2019
<b>2</b>	<b>Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico, alla sicurezza stradale, all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile</b>		
2.1	<i>Realizzazione di nuova viabilità tangenziale</i>		
2.1.1	Realizzazione di una nuova viabilità (prevista dalla "variante di PRG") ai margini ovest dell'area urbana	2022-2027	
2.2	<i>Gerarchizzazione della rete stradale</i>		
2.2.1	Classificazione funzionale della viabilità: - della <u>rete principale</u> nella quale: . individuare gli itinerari per il traffico di scambio e di attraversamento; . garantire il deflusso del traffico interno alla area urbana - della <u>rete locale</u> in cui imporre condizione circolatorie atte a: . garantire la sicurezza delle utenze deboli soprattutto pedoni e ciclisti; . disincentivare l'avvicinamento di traffico improprio all'area urbana centrale; definendo anche le strade a "destinazione particolare".		2019

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PUMS		Scenario di Riferimento	Scenario di Piano
<b>2.3</b>	<i>Aree Pedonali (AP), Zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe (ad esempio ai residenti, ecc.)</i>		
<b>2.3.1</b>	Istituzione di Area Pedonale in P.za Libertà		
<b>2.4</b>	<i>Zone a Traffico Limitato (ZTL), aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è limitata ad orari prestabiliti e/o a particolari categorie, ad es. residenti</i>		
<b>2.4.1</b>	Ampliamento della ZTL (Zona a Traffico Limitato) esistente nel Centro Storico Superiore, estensione della ZTL esistente a tutto il centro di Ibla. Il controllo degli accessi viene implementato per via telematica tramite l'installazione di specifici portali.		2019
<b>2.5</b>	<i>Zone 30, il traffico motorizzato non viene vietato, ma moderata la sua velocità (). in questo modo si favoriscono gli spostamenti dei pedoni e dei ciclisti. La limitazione delle velocità può essere realizzata, non solo imponendo un limite di velocità, ma attraverso interventi di arredo urbano e di moderazione del traffico (traffic calming)</i>		
<b>2.5.1</b>	Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento: - della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto; - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove e' istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di viabilità principale urbana.		2019-2027
<b>2.6</b>	<i>Redazione della Analisi di Sicurezza per gli interventi di messa in sicurezza stradale</i>		
<b>2.6.1</b>	Potenziamento delle funzionalità del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale, per adeguarlo al DM 22/04/2004 e al DL 35/2011		2019
<b>3</b>	<b>Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico/privato</b>		
<b>3.1</b>	<i>Potenziamento/miglioramento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL)</i>		
<b>3.1.1</b>	Nuova struttura di rete del TPL urbano ed introduzione di un sistema a chiamata (tipo Mvmant, già sperimentato a Ragusa nel 2016).		2019

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PUMS		Scenario di Riferimento	Scenario di Piano
3.1.2	Introduzione di servizi di trasporto con mezzi elettrici per Ibla e dai parcheggi di interscambio verso il centro storico superiore		2022
<b>4</b>	<b>Percorsi ciclopeditoni e mobilità dolce</b>		
4.1	<i>Infrastrutture e gestione di percorsi di mobilità ciclopeditona e mobilità dolce</i>		
4.1.1	Piste ciclabili sulla viabilità esistente, sulla "variante di PRG", sul tracciato della dismessa linea ferroviaria Siracusa-Ragusa-Val d'Anapo (Scenario di Riferimento)	2022-2027	2019-2022
<b>5</b>	<b>Tariffazione degli accessi (aree urbane centrali, spiagge, siti naturalistici , etc.)</b>		
5.1	<i>Introduzione di sosta a pagamento</i>		
5.1.1	Istituzione di sosta a pagamento nel Centro Storico		2019
<b>6</b>	<b>Trasporto merci</b>		
6.1	Gestione dell'accesso ed carico-scarico nel centro storico		
6.1.1	Introduzione di pass per gli operatori del trasporto e distribuzione commerciale per il centro storico (assieme all'intervento 2.4.1)		
<b>7</b>	<b>Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta</b>		
7.1	Realizzazione di infrastrutture di sosta e parcheggi di attestamento e/o interscambio da integrarsi con altre modalità di trasporto collettive gestite da parte di operatori di servizi collettivi e a nolo		
7.1.1	Predisposizione di 3 aree esistenti a parcheggi di interscambio (Scenario di Riferimento) ad integrazione di 4 aree già attrezzate	2022	2019
7.2	<i>Gestione informatizzata dell'offerta di sosta a fini di redistribuzione e orientamento della domanda</i>		
7.2.1	Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione delle aree di sosta		2022
7.3	Riordino della sosta		

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PUMS		Scenario di Riferimento	Scenario di Piano
7.3.1	Si veda <u>intervento 2.4.1</u> e <u>intervento 5.1.1</u>		2019-2022
<b>8</b>	<b>Misure di riduzione emissioni CO<sub>2</sub>. Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita</b>		
8.1	<i>Incentivi indiretti (regolamentazione circolazione in base a motorizzazione e alimentazione, ma anche disponibilità di rete distribuzione carburanti) per veicoli a basso o impatto nullo</i>		
8.1.1	<i>Realizzazione di 30 stazioni di ricarica per auto elettriche</i>	2019	2022
8.2	<i>Incentivi diretti parco veicolare a basso o impatto nullo</i>		
8.2.1	Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per l'acquisto bici elettriche/pedalata assistita e per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici/ad emissioni zero		2019-2027
<b>9</b>	<b>Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico</b>		
9.1	<i>Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PUMS</i>		2022
9.2	<i>Identificazione dei progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati</i>		2022
<b>10</b>	<b>Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile</b>		
10.1	<i>Predisposizione di una campagna informativa sull'implementazione del PUMS</i>		2019-2027
10.2	<i>Linee guida per la realizzazione di una campagna educativa sulla mobilità sostenibile</i>		2019-2027
<b>11</b>	<b>Elementi di una campagna di promozione e marketing in cooperazione con le strutture ricettive e turistiche, finalizzata alla creazione di offerta che tenga in considerazione la mobilità sostenibile</b>		
11.1	<i>Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/ turistica, con dettaglio delle infrastrutture e dei servizi</i>		2022-2027



# **SCHEDE DEL PIANO OPERATIVO DEL PUMS**

- 1) CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE VIABILITÀ (2019)
- 2) GESTIONE SICUREZZA STRADALE (2019)
- 3) ZONA A TRAFFICO LIMITATO (2019)
- 4) AREA PEDONALE (2019-2022)
- 5) SOSTA (2019)
- 6) ADEGUAMENTO GEOMETRICO-COMPOSITIVO DEL CANALE STRADALE (2019-2027)
- 7) POTENZIAMENTO TPL URBANO (2019)
- 8) BIKE SHARING (2019-2022)
- 9) CAR POOLING/CAR SHARING (2019)
- 10) STAZIONI DI RICARICA AUTO ELETTRICHE (2019-2022)

- 11) PISTE CICLABILI (2019-2027)
- 12) PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO (SCENARIO DI RIFERIMENTO) (2019-2022)
- 13) SERVIZI DI TRASPORTO PER IBLA E PER I PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO (2019-2022)
- 14) INCENTIVI COMUNALI AI RESIDENTI E NOLEGGIATORI PER ACQUISTO BICI ELETTRICHE/PEDALATA ASSISTITA E PER SOSTITUZIONE PARCO VEICOLARE CON MEZZI ELETTRICI/AD EMISSIONE ZERO (2019-2027)
- 15) SISTEMI INFO-TELEMATICI ITC – ITS (PANNELLI INFORMATIVI A MESSAGGIO VARIABILE SULL'OCCUPAZIONE DELLA AREE DI SOSTA (2022)
- 16) VIABILITÀ “VARIANTE DI PRG” (SCENARIO DI RIFERIMENTO) (2022-2027)
- 17) IDENTIFICAZIONE SINERGIE (2022)
- 18) IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI CON CAPITALI PRIVATI (2022)
- 19) CAMPAGNA INFORMATIVA SULLA IMPLEMENTAZIONE DEL PUMS (2019-2027)
- 20) CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE SULLA MOBILITA SOSTENIBILE (2019-2017)
- 21) PIANO DELLA MOBILITA DOLCE/TURISTICA (2022-20127)

# Scheda Piano Operativo 1

## CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE VIABILITÀ (2019)

La definizione della classifica funzionale dei tronchi della rete urbana è **l'attività propedeutica ad ogni ulteriore scelta progettuale**. Per una corretta classifica dei tronchi stradali è necessario conoscere:

- le caratteristiche geometrico-compositive di ogni tronco
- l'organizzazione della sosta e della circolazione in ogni tratta
- la tipologia del traffico che interessa i vari tronchi

Tutti i tronchi stradali della rete "locale" che non raggiungono gli standard minimi del D.M. 5/11/2001 sono classificati come *strade locali a destinazione particolare* nelle quali la coesistenza in sicurezza tra le diverse modalità di trasporto viene perseguita attraverso soluzioni di tipo compostivo-architettonico e interventi di gestione della circolazione che favoriscono la mobilità pedonale e proteggono le cosiddette utenze deboli:

- istituzione di area pedonale
- istituzione di zona a traffico limitato
- istituzione di zona residenziale
- istituzione di zone 30

Per Ragusa le scelte fondamentali tipiche di un PGTU (sosta, ZTL, AP, etc.) sono già fatte nell'ambito del PUMS.

Si propone che in fase attuativa del PUMS si realizzi un documento formale di PGTU (che nei fatti è costituito da parti conoscitive e progettuali del PUMS) corredato dalla **Classificazione Stradale e dal Regolamento Viario, che definisce la disciplina d'uso di ogni elemento della viabilità classificata e le relative specifiche tecniche, necessarie agli interventi di adeguamento della viabilità alla classificazione stabilita.**

## Scheda Piano Operativo 2

### GESTIONE SICUREZZA STRADALE (2019)

Il Comune di Ragusa sta realizzando il Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CMSS), che ha il compito di gestire i dati della incidentalità, effettuare analisi sui punti più incidentati e proporre interventi.

La proposta contribuisce ad attuare la visione "rischio zero" per la città (zero vittime di incidenti stradali), integrando le procedure del CMSS al fine di gestire la sicurezza stradale in modo coerente con il DM n.67 del 22/4/2004 (art.4) ed al DLGS n.35 del 15/3/2001 e relative Linee Guida. Il DL 35 completa quanto contenuto all'art. 4 dell' Aggiornamento (2004) del DM 5/11/2001, che indica di produrre una "relazione di sicurezza" quando si interviene su una strada esistente.

La misura operativa consiste nell'utilizzo di due applicativi software.

- ❑ Il primo applicativo, per l'"analisi disaggregata" degli incidenti relativi ad uno specifico punto/tratta nera, è un utile supporto nella definizione degli interventi sulla base dei dati standard Istat sugli incidenti e di opportuni alberi di rischio, deve produrre una statistica sulle più probabili cause di incidente.
- ❑ Il secondo applicativo deve consentire di produrre la "relazione di sicurezza" (dossier), basata sulla "analisi preliminare dei rischi" relativa ad un intervento sulla viabilità e per gestire i dossier informatizzati. Il "dossier", rappresenta la "relazione di sicurezza" che le norme suindicate impongono di realizzare quando si interviene su una infrastruttura stradale.

## Scheda Piano Operativo 3 ZONA A TRAFFICO LIMITATO (2019)

La ZTL ha l'obiettivo di:

- ❑ **incrementare l'accessibilità** di una delle zone più importanti per la vita sociale/economica ed anche turistica della città **con mezzi alternativi all'auto** (autobus soprattutto)
- ❑ **migliorarne le condizioni ambientali e la "fruizione pedonale"**



Il PUMS propone ampliamenti delle ZTL attuali.

Un primo livello di ampliamento della ZTL nel centro storico superiore era stato già proposto nel PGTU 2000.

## Centro Storico Superiore

Si propone l'istituzione di una ZTL nelle domeniche e nei giorni festivi (0-24) e prefestivi (18-24).

La viabilità in cui è in vigore la ZTL è quella interna al "quadrilatero" **via Roma-via V. Veneto-via S. Vito- via S. Anna**. I lati del quadrilatero, eccetto la tratta di via S. Vito, sono all'interno della ZTL.

Il controllo degli accessi nella ZTL viene implementato per via telematica tramite l'installazione di opportuni portali.

Specifici contrassegni "permanent" consentiranno l'accesso, oltre che ai residenti, a determinate categorie da definire (medici, artigiani, trasportatori); modalità operative saranno definite per accessi "temporanei" (accesso agli alberghi, etc.)

La ZTL consentirà di migliorare la fruizione pedonale di questa parte centrale del CSS e la situazione ambientale nel centro storico superiore.

Gli stalli a pagamento localizzati sulla viabilità soggetta a ZTL rimangono in funzione quando non è attiva la ZTL.





## Ibla

Si propone un **riassetto della ZTL**, essendo in fase di realizzazione, nella parte sottostante i Giardini Iblei, un parcheggio da circa 400 posti.

La presenza di questo parcheggio consente di **allargare la ZTL esistente** e istituire/completare varchi di controllo degli accessi. Tali varchi indicheranno anche la disponibilità di stalli liberi nel nuovo parcheggio.

Oltre i varchi non sarà possibile l'accesso se non ai residenti o ai mezzi di soccorso o alle attività commerciali ivi presenti. Ibla sarà dunque totalmente chiusa al traffico e non sarà possibile la sosta per gli esterni.





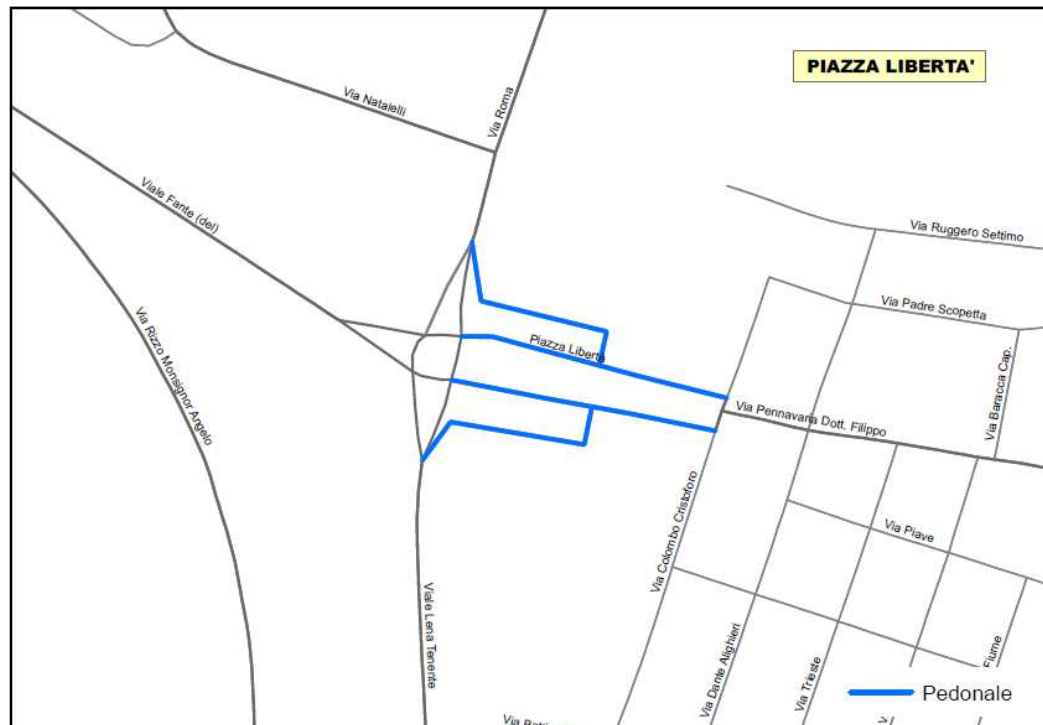
I varchi ZTL individuati sono:

- ❑ Viale Margherita/via Ottaviano
- ❑ Via Scribano
- ❑ Via Peschiera
- ❑ P. zza Repubblica/via del Mercato- via XI Febbraio

L'ipotesi indicata è coerente con il "disegno" di PUMS. I veicoli in sosta rilevati ad Ibla nella seconda parte della mattina, non su stalli riservati, ammontano a 693. Quindi con la ZTL sopra configurata almeno una parte dei circa 300 veicoli (693-400 del nuovo parcheggio), supponendosi che una parte in sosta su stalli liberi sia di residenti/operatori delle attività commerciali, dovrà rivolgersi ad altre modalità di trasporto (TPL, servizio a chiamata, parcheggi di interscambio+navette).

## Scheda Piano Operativo 4 AREA PEDONALE (2019-2022)

L'intervento di **pedonalizzazione di Piazza Libertà**, centro storico sud, come previsto dal vincolo apposto dalla Soprintendenza, prevede il mantenimento della percorrenza veicolare da Viale del Fante, Ponte Nuovo, Viale Tenente Lena, e l'inibizione dell'accesso veicolare mediante il sottopasso esistente da Via Pennavaria, che sarà consentito solo ai pedoni.



## Scheda Piano Operativo 5 SOSTA (2019)

### Livello di Saturazione della sosta

**Domanda totale esclusa quella che occupa stalli riservati/offerta totale non riservata**

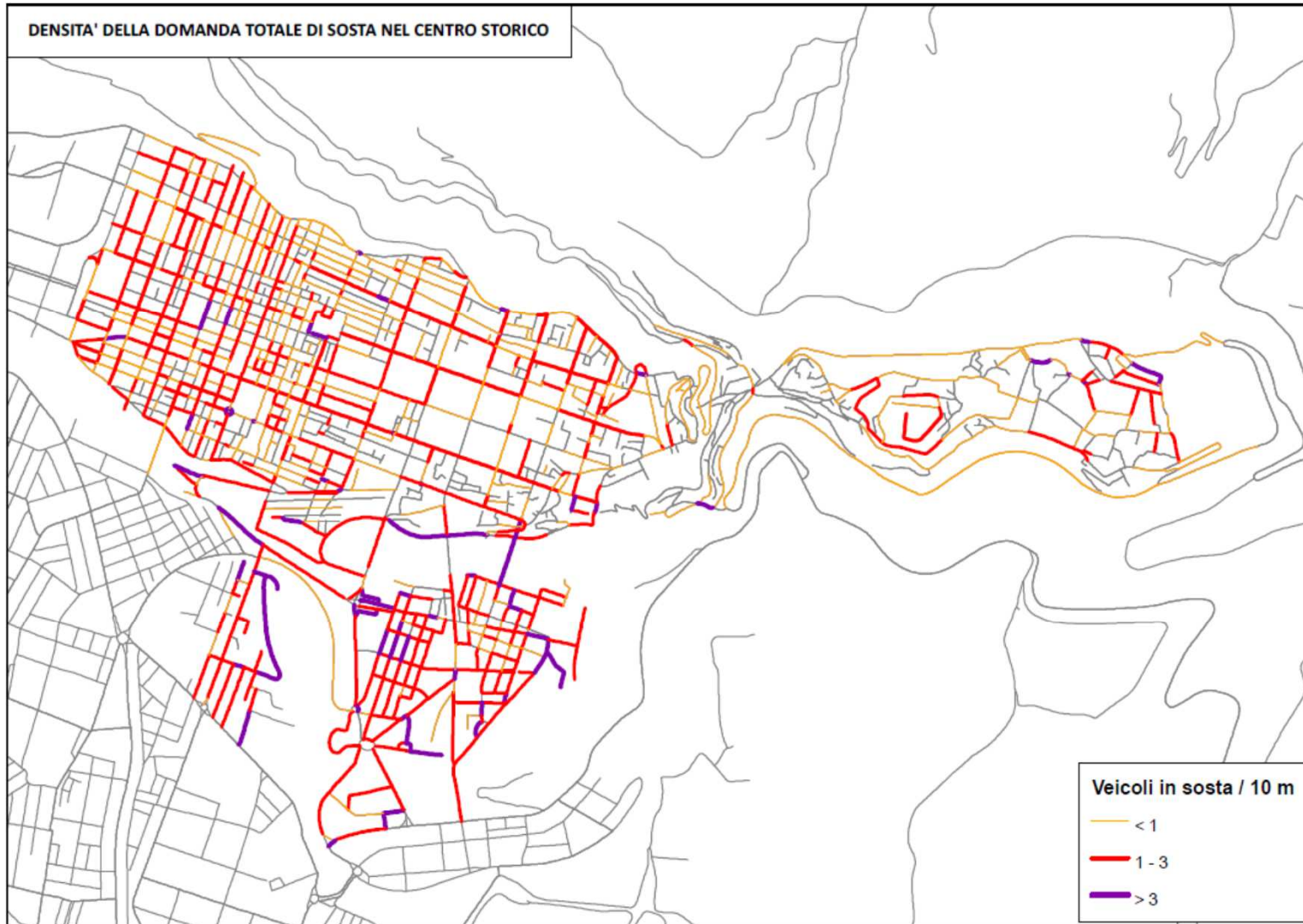
**Ragusa centro storico superiore = 98,3 %**

**Ragusa centro storico sud = 95,9%**

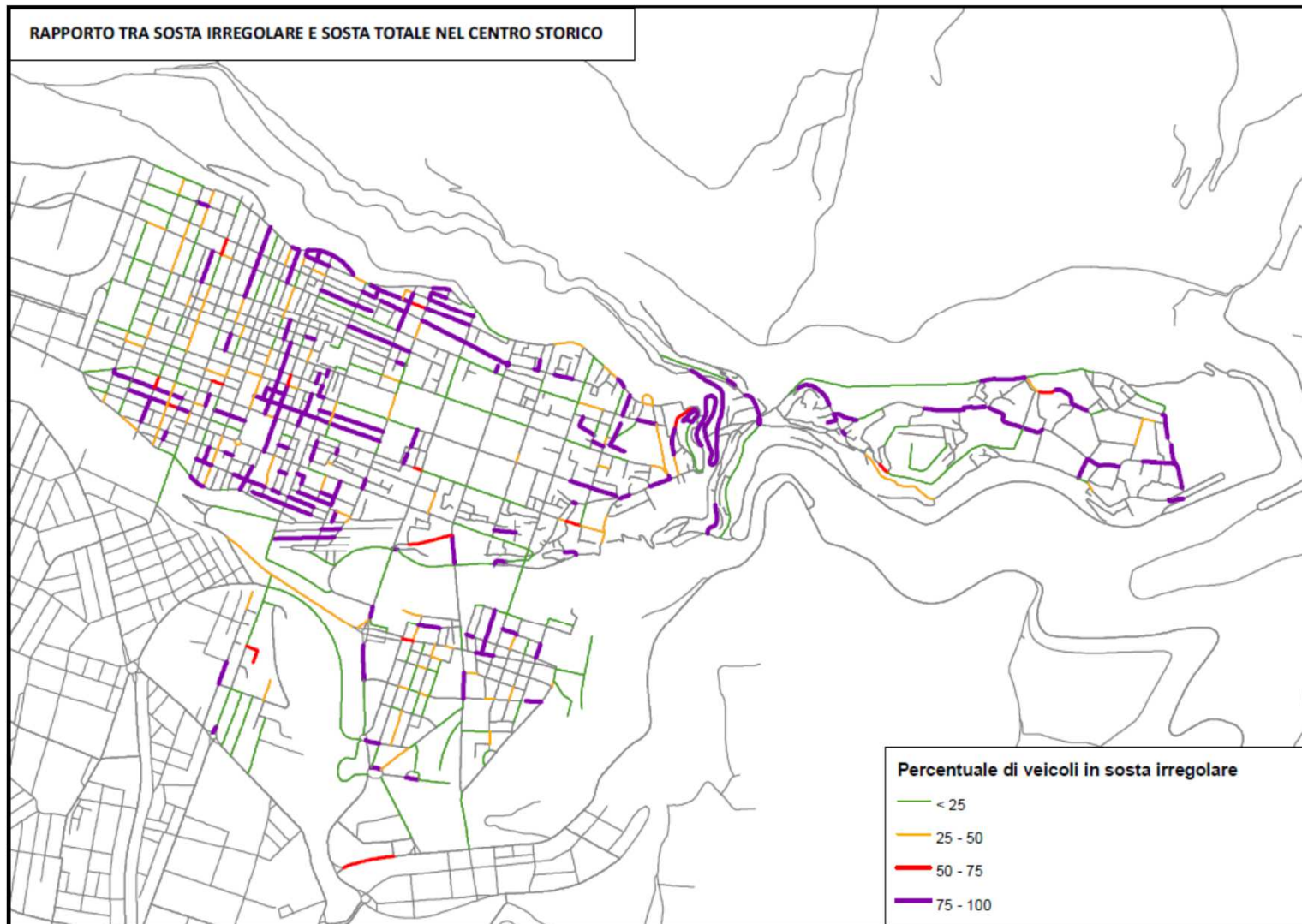
**Ibla = 81,8 %**



## Densità della domanda totale di sosta



## Rapporto fra sosta irregolare e sosta totale



## Centro Storico Superiore

- ❑ gli stalli totali su strada ammontano a 4000 .
- ❑ quelli a pagamento sono 370, occupati nella tarda mattinata quasi all'88% (su questi stalli sono autorizzati a parcheggiare i residenti delle relative vie).
- ❑ quelli riservati sono poco più di 500 (di cui oltre 300 per i residenti, dalle 8 alle 20), occupati al 76%

Gli stalli non riservati sono occupati per oltre il 98%.

Si è in una situazione di totale saturazione della sosta e questo limita la accessibilità al CSS, cioè la possibilità di fruire appieno delle sue attrattività.



Si propongono due opzioni di intervento:

1- realizzare almeno altri 500 stalli a pagamento e trasformare i poco più di 300 stalli riservati ai residenti in stalli pagamento.

Su questi stalli possono parcheggiare la prima auto dei residenti (sulle ZRU attualmente possono sostare tutte le auto del nucleo familiare).

Rimangono "realmente" a disposizione circa 400 stalli a pagamento per gli "occasionalisti" che provengono da fuori, mentre i pendolari vedono diminuire l'offerta libera, che comunque si contendono con occasionalisti e residenti, di 500.

Questa soluzione consente un beneficio apprezzabile per i residenti durante l'arco diurno e per gli occasionalisti, sono penalizzati i pendolari.

I nuovi stalli a pagamento vanno istituiti dove è più alta la "pressione della domanda", misurata non solo dall'indice di saturazione ma soprattutto dalla percentuale di sosta irregolare (si veda le figure precedenti).

2- raddoppiare le ZRU (da 300 a 600) con le attuali regole.

Circa il 30% rimarrebbe a disposizione di coloro che provengono da fuori, che quindi vedono ridursi l'offerta di poco più di 200 stalli.

Questa soluzione consente un beneficio apprezzabile per i residenti durante l'arco diurno, sono penalizzati i pendolari e gli occasionalisti che vengono da fuori.

**La prima opzione è certamente la migliore in quanto favorisce sia i residenti sia gli occasionali, penalizzando solo i pendolari.**

In fase attuativa degli interventi sulla sosta, si propone di realizzare una attenta analisi delle strade dove, per la presenza di attività commerciali/ricreative, o altro, che "richiamano" volumi di traffico significativi di sera/notte, la sosta dei residenti è molto critica e quindi riservare loro un congruo numero di stalli riservati in questa fascia oraria



## Centro Storico Sud

Recentemente sono stati istituiti circa 110 nuovi stalli a pagamento su strada (P.zza Ospedale Civile, via C.A. Dalla Chiesa, Ponte S. Vito, Ponte Pennavaria, P.zza Libertà lato nord, via Libertà lato nord, P.zza Igea, P.zza Kolbe).

Si propongono due opzioni:

1 - realizzazione di ulteriori 300 stalli a pagamento su strada, con le stesse tariffe dei precedenti, con deroga per la prima auto dei residenti, portando in totale a circa 400 i nuovi stalli, rispetto ai 245 attuali.

Rimangono "realmente" a disposizione circa 200 stalli a pagamento per gli "occasionalisti" che provengono da fuori, mentre i pendolari vedono diminuire l'offerta libera, che comunque si contendono con occasionalisti e residenti, di 400 stalli.

Gli stalli a sosta libera rimarrebbero comunque circa 1700.

Questa soluzione consente un beneficio apprezzabile per i residenti durante l'arco diurno e per gli occasionalisti, sono penalizzati i pendolari.

Questo intervento, in una area dove la saturazione degli stalli non riservati raggiunge il 95.9%, tende a favorire l'accessibilità delle aree dove è più alta la "pressione della domanda", misurata non solo dall'indice di saturazione ma soprattutto dalla percentuale di sosta irregolare (si veda le figure precedenti). Le figure indicano dove istituire i nuovi stalli a pagamento.

2 - istituzione di 250 ZRU (che attualmente non esistono) con le regole attuali.

Circa il 30% rimarrebbe a disposizione di chi proviene da fuori, che quindi vedono ridursi l'offerta di circa 70 stalli, con un beneficio per i residenti.

**La prima opzione è certamente la migliore in quanto favorisce sia i residenti sia gli occasionali, penalizzando solo i pendolari.**

In fase attuativa degli interventi sulla sosta, si propone di realizzare una attenta analisi delle strade dove, per la presenza di attività commerciali/ricreative o altro, che "richiamano" volumi di traffico significativo di sera/notte, la sosta dei residenti è molto critica e quindi riservare loro un congruo numero di stalli riservati in questa fascia oraria.

## Ibla

Recentemente sono stati istituiti circa 50 nuovi stalli a pagamento su via Ottaviano. Non si propongono altri interventi sulla sosta.

## CONCLUSIONI

Se viene attuato l'aumento degli stalli a pagamento, si ottiene che:

- ❑ pendolari provenienti dall'area urbana siano spinti ad utilizzare il trasporto pubblico/sistema a chiamata
- ❑ quelli che provengono da aree urbane non servite dai servizi di trasporto o dall'esterno siano spinti ad utilizzare i parcheggi di interscambio periferici e le relative navette

con un ovvio beneficio ambientale in quanto queste quote di traffico non arrivano più nel centro storico.

# Scheda Piano Operativo 6

## ADEGUAMENTO GEOMETRICO-COMPOSITIVO DEL CANALE STRADALE (2019-2027)

Questa misura **costituisce la attuazione degli interventi sulla viabilità congruenti con la classificazione funzionale** (Scheda 1).

Va ricordato che :

1 - per la "**rete principale**", cioè la viabilità a servizio della mobilità ' motorizzata, in prima istanza le azioni possibili di adeguamento delle caratteristiche compositive alle funzioni svolte sono:

- **l'abolizione della sosta o la riorganizzazione della carreggiata o un adeguamento della piattaforma** con eventuale ristrutturazione del canale stradale.
- **il rafforzamento degli interventi regolatori o infrastrutturali per la difesa delle utenze deboli**

2 - per la "**rete locale**", cioè l'insieme di strade con funzione preminente di soddisfare le esigenze delle utenze deboli (pedoni e ciclisti) e della sosta veicolare, le azioni possibili sono:

- **la realizzazione di strade residenziali, puntando alla riorganizzazione dello spazio stradale** per garantire maggior sicurezza alle utenze deboli
- **la istituzione di zone a traffico limitato e "zone 30"** (con una viabilità caratterizzata da caratteristiche compositive che inducono l'utenza a rispettare questo limite)

# Scheda Piano Operativo 7

## POTENZIAMENTO TPL URBANO (2019)

### UN NUOVO SERVIZIO DI TRASPORTO URBANO

## Le linee

Le linee sono state identificate sulla base di una analisi:

- ❑ del territorio e della mobilità: popolazione ed addetti per zona censuaria
- ❑ della mobilità di autoconducenti



Il progetto prevede la compresenza sia di linee tradizionali (ad orario) sia di linee a chiamata, in modo da offrire un servizio per tutti i segmenti di domanda potenziale, che hanno esigenze diverse, sulla quasi totalità del territorio urbano.

Il criterio progettuale è stato quello di identificare:

- ❑ linee che collegano le aree periferiche al centro storico, con percorsi il più possibile “diretti” e sulla stessa direttrice in entrambi i sensi di marcia
- ❑ linee diametrali rispetto al centro storico superiore (percorso in quasi tutta la sua lunghezza)
- ❑ linee che portano servizio nella grande zona industriale collocata sulla SP25, limitrofa alla SS115, che attualmente ne è priva
- ❑ linee che collegano la prima periferia al centro storico
- ❑ linee che aumentano i collegamenti con Ibla, attraversando tutto il CS superiore (servizio oggi inesistente)



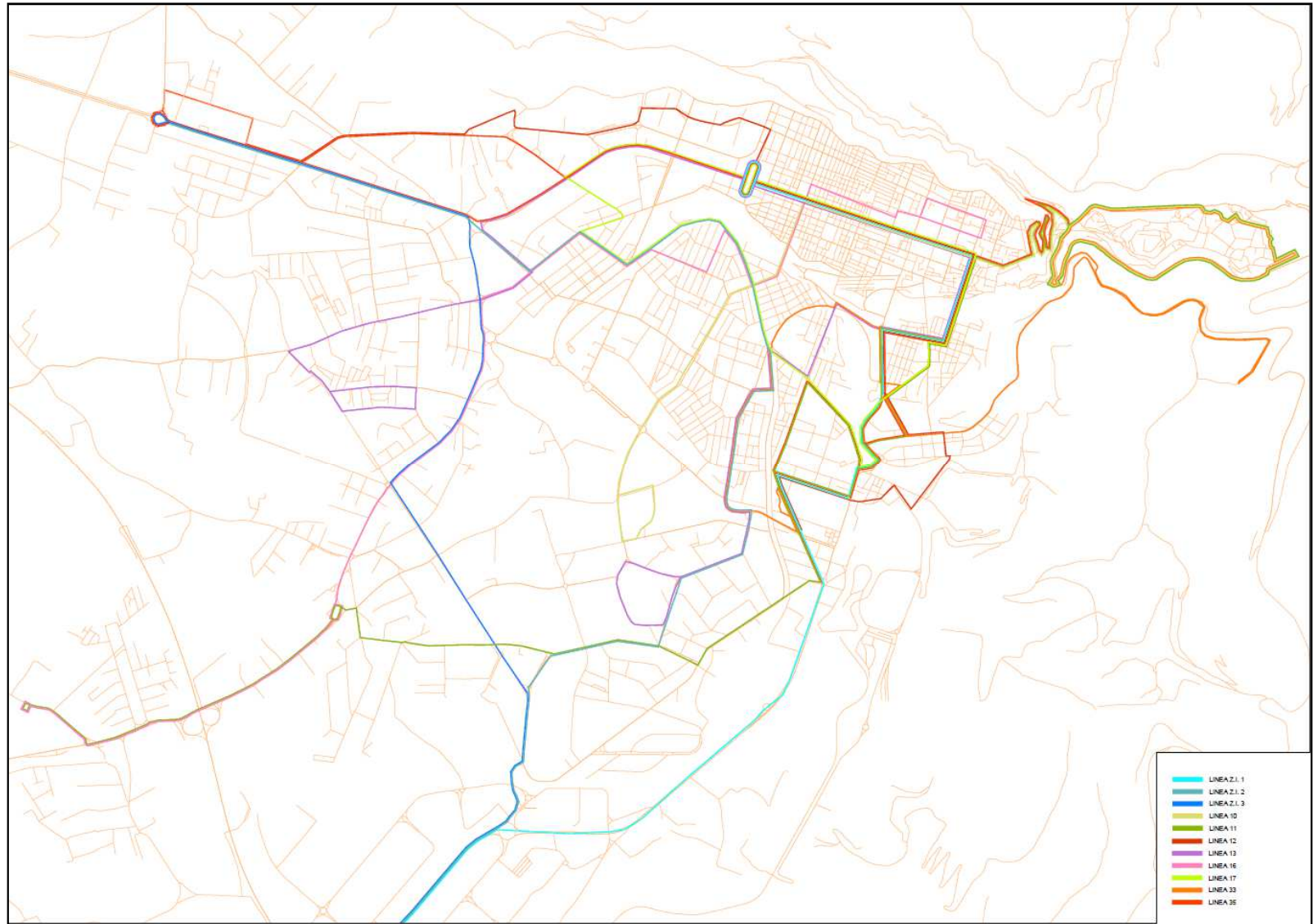
Il nuovo servizio urbano è impostato su un servizio tradizionale di TPL (linee fisse ad orario), integrato con un servizio a chiamata.

Il **servizio tradizionale TPL** ha 7 linee, che si caratterizzano per essere il più possibile "diritte", con percorsi in andata e ritorno sulla stesse direttrici, quasi tutte diametrali rispetto al Centro Storico Superiore.

Il servizio di linee tradizionali cadenzate a 60' per tutto l'arco diurno.

Il servizio futuro tradizionale sarà certamente migliore dell'attuale perché:

- avrà più linee
- avrà i migliori standard di informazione verso l'utenza potenziale
- avrà linee più dirette e quindi diminuiranno i tempi per raggiungere il centro storico
- servirà la zona industriale, che ha un notevole numero di addetti
- servirà il nuovo polo ospedaliero di Cisternazzi con due linee

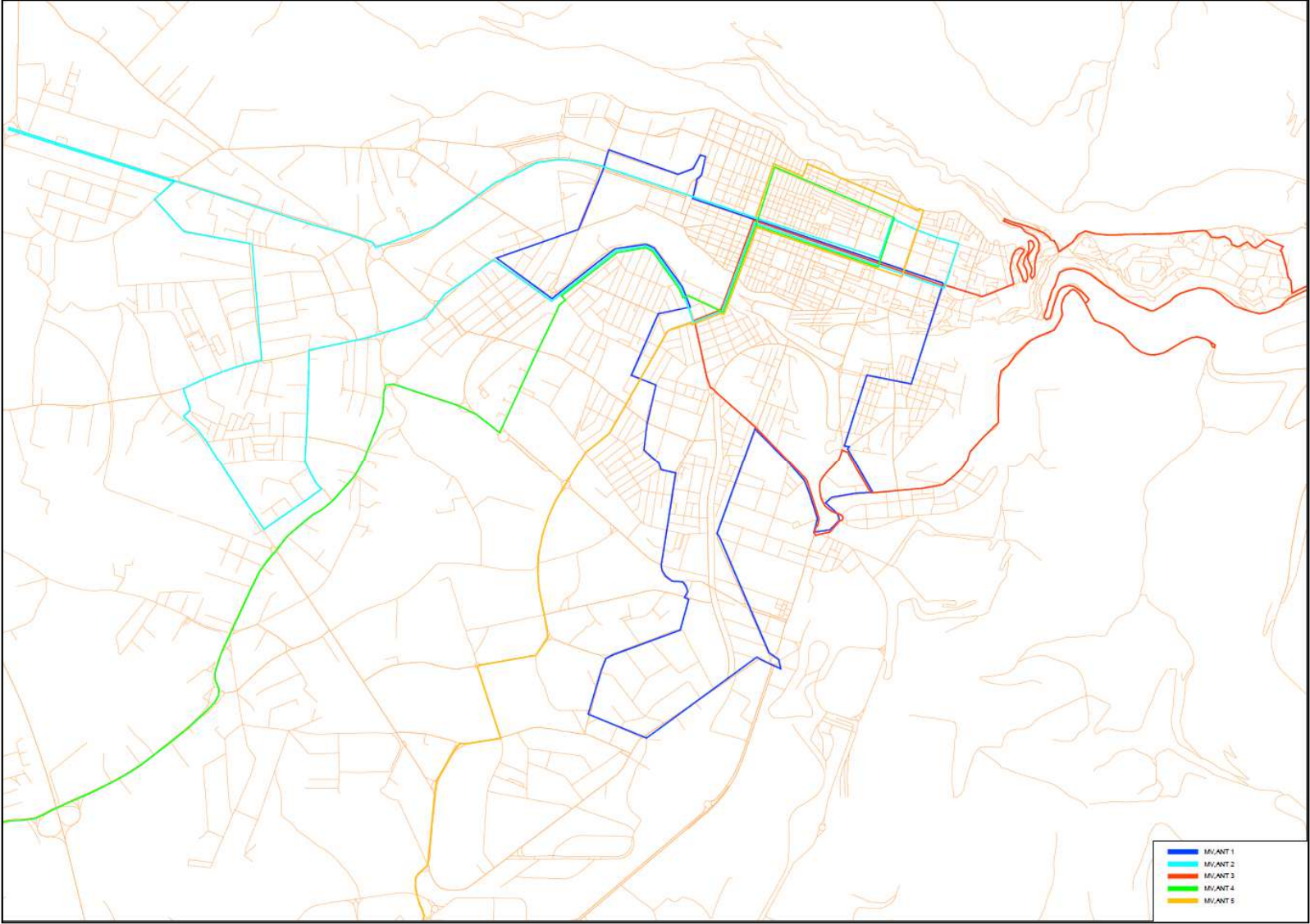


Le **linee a chiamata**, del tipo "MVMANT" si rivolgono a quei segmenti di domanda che preferiscono un servizio "a chiamata" al bisogno, rispetto a quello tradizionale per il quale devono attenersi agli orari. Queste linee sono state identificate sulla base dei dati di mobilità disponibili e delle risultanze della sperimentazione. Potrebbero essere modificate nel tempo sulla base delle origini-destinazioni effettive degli utenti.

Le linee Mvmant 1 - 3 servono l'area urbana.

La linea Mvamnt 4, con percorso base Centro storico-area urbana-Cisternazzi, allungabile su chiamata fino alla frazione di Puntarazzi, situata oltre la SS115, ha l'obiettivo di servire l'ospedale, alcune zone urbane non coperte dalle linee Mvmant 1-2-3, una frazione non servita dalle linee urbane.

La linea Mvmant 5 con percorso base Centro storico-area urbana-area industriale, allungabile su chiamata fino alla frazione di Cimillà, situata anch'essa oltre la SS115, ha l'obiettivo di servire la zona industriale/artigianale, alcune zone urbane non coperte dalle linee Mvmant 1-2-3, una frazione non servita dalle linee urbane.



Il **servizio tradizionale** ha una utenza stimata in 1.264.000 passeggeri/anno, nella ipotesi massima di assorbimento della utenza potenziale.

Il bilancio del servizio è quindi in perdita di 137.700 €/anno (rispetto ai 649.300 €/anno attuali). Recuperando gran parte dell'evasione attuale di 128.000 €/anno e attivando procedure per acquisire introiti pubblicitari, valutabili prudenzialmente in almeno 50.000 €/anno, **il servizio è in attivo di quasi 40.000 €/anno.**

Il **servizio a chiamata** "Mvmant", utilizza al massimo 29 mezzi (che possono essere operatori locali Ncc/Taxi), trasporta 1.131.000 passeggeri/anno, ed un utile che ammonta a 523.900 €/anno (con tariffa per il passeggero di 0.75 €/km), o a 134.000 €/anno (con una tariffa di 0.60€/km). A questo si sommano gli introiti pubblicitari stimati in 198.000.

Va evidenziato che se tutto il trasporto urbano fosse in capo ad una unica azienda l'utile previsto sul sistema a chiamata Mvmant andrebbe a coprire le perdite, seppur minimali nella ipotesi più favorevole, del servizio tradizionale, producendo complessivamente un utile significativo.

Sono proposti anche servizi di trasporto per le zone costiere:

❑ a supporto della mobilità pendolare fra le località a mare e l'area urbana di Ragusa

Una linea "express bus" Marina Rg - Ragusa, con 14 copie di corse/giorno, con un percorso di raccolta interno a Marina e fermate solo all'interno dell'area urbana fino in centro.

Questa linea è principalmente rivolta ai pendolari ,che in estate si trasferiscono da Ragusa a Marina ma che devono andare a lavorare o per spostamenti non pendolari a Ragusa, ma può essere di interesse anche per i turisti presenti a Marina.

❑ a supporto della mobilità fra le località a mare

Un servizio a chiamata Mvmant, con percorsi costieri:

- a) Punta Braccetto - Punta Secca-Marina Rg
- b) Marina Rg - Donnalucata



## **FUTURA EVOLUZIONE DEL TPL**

Riqualificazione e potenziamento della ferrovia Siracusa-Gela per realizzare attraverso alcune fermate urbane un servizio metropolitano/urbano a Ragusa.

Tema studiato da quasi un ventennio. Questa realizzazione è contenuta in tutti i documenti programmatici e pianificatori della Amm.ne Comunale.

In questo momento la Amm.ne sta procedendo ad una progettazione per potere accedere ad un bando per un finanziamento ai sensi del DPCM 25 Maggio 2016.

Sono previste le seguenti fermate (da ovest): Cisternazzi (nuovo Polo Ospedaliero), Colajanni, Stazione Centrale, Carmine, Ibla.

L'esercizio previsto ha una frequenza 30-40 min.

La ferrovia potrà rappresentare l'elemento strutturante del trasporto pubblico nell'area metropolitana ragusana, con cui la gomma dovrà integrarsi.

Il sistema ferroviario metropolitano se, oltre alla realizzazione delle nuove stazioni all'interno di Ragusa, verranno opportunamente attrezzate le stazioni ferroviarie esterne per l'interscambio modale (aree di corrispondenza con le linee extraurbane e aree di parcheggio per le auto), **avrà quasi 5000 passeggeri/giorno in arrivo/partenza dalla città di Ragusa.**

Il sistema ferroviario metropolitano ha invece un ruolo limitato per la **mobilità interna** alla città di Ragusa, essendo previsti solo poco più **di 600 passeggeri/giorno, dovuto alle sole cinque stazioni nel territorio urbano.**

**In conclusione la utenza "metropolitana ragusana" della ferrovia metropolitana ammonterebbe ad almeno 5600 passeggeri/giorno.**

Il sistema ferroviario potrà avere un **ruolo non solo per la mobilità dei residenti ma anche per i turisti**, in quanto con il treno potranno visitare tutte le località più rilevanti di interesse turistico (tutte dotate di stazione), e saranno inoltre collegati con l'aeroporto di Comiso e con Pozzallo, da cui partono i mezzi per Malta.

Dovrà ovviamente **essere "comunicato" ai turisti che hanno a disposizione un sistema di trasporto, già rilevante dal punto di vista paesaggistico, ma anche con il quale possono accedere in modo "sostenibile" a tutti i luoghi di interesse.**



## Scheda Piano Operativo 8 BIKE SHARING (2019-2022)

L'Amm.ne ha previsto 6 postazioni di bike sharing a Marina di R. (3 limitrofe ai parcheggi esterni; 2 nel centro, 1 in via Brin (Delegaz.\_Fermata Pulmann).

Si propone di realizzare ulteriori 10 postazioni di bike sharing con bici elettriche/pedalata assistita :

- ❑ (Ragusa): sopra al parcheggio Poste (C.so Italia), C.so Italia/ang. P.zza S. Giovanni, via Roma, Ponte Vecchio/Piazzetta fronte Tribunale, Stazione Centrale, "area bus" Zama.
- ❑ (Ibla): Parcheggio Giardini Iblei, P.zza Odierna, P.zza Repubblica Infotourist, Giardino Ibleo/via S. V. Ferreri

La colonnina distributrice/per la ricarica sarà direttamente attivata per il blocco/sblocco della bicicletta dalla tessera elettronica, senza necessità di altre attività se non quella di avvicinamento della tessera stessa. Il pannello informativo dovrà riportare la cartografia del territorio con la dislocazione delle altre ciclo-stazioni, le regole di utilizzo, le informazioni tecniche del servizio, gli eventuali disservizi e gli indirizzi utili.

Il servizio sarà operativo tutti i giorni dalle 6:00 alle 24:00.

In sede di attuazione, si suggerisce di contattare gli operatori del settore per verificare il loro interesse, a fornire , in alternativa o in aggiunta al sistema descritto, un sistema di bike sharing "a flusso libero", in cui le biciclette non sono da prelevare/riconsegnare nelle ciclo-stazioni ma possono essere lasciate lungo la strada o in aree pubbliche.

La loro localizzazione da parte degli utenti avviene con smartphone, mediante specifiche applicazioni che consentono poi di "sbloccare" la bicicletta per l'uso, "ribloccarla" dopo l'uso, quantificare il costo della corsa, addebitarlo nelle modalità concordate.

Questa verifica consentirà di definire successivamente il tipo di servizio di bike sharing da mettere a gara.







# Scheda Piano Operativo 9

## CAR POOLING /CAR SHARING (2019)

### Car pooling

Il car pooling va indirizzato verso aree ad alta densità di addetti (aree industriali/artigianali; enti pubblici, aziende singole o realtà lavorative omogenee, poli scolastici, ospedalieri, ecc.).

E' utile **incentivare il carpooling con l'offerta di vantaggi funzionali ed economici** quali: accesso alle ZTL, agevolazioni tariffarie e con riserva di posti nei parcheggi, circolazione consentita anche negli eventuali giorni/orari di blocco, ecc.; le agevolazioni possono essere offerte sia dalle Amministrazioni Comunali sia da aziende private.

Il sistema carpooling è applicabile soprattutto alla mobilità sistematica in origine e destinazione Ragusa , per spostamenti medio-lunghi, quindi anche da Marina di R.e dalle altre localita a mare limitrofe.

In ambiente web esistono già portali per organizzare l'incontro domanda/offerta di utilizzo di auto condivise.

**Le funzioni della Amm.ne possono essere:**

- individuazione tra i portali esistenti di quelli più adatti ad essere utilizzati dagli utenti ragusani
- pubblicizzazione del/dei portali web predisposti/individuati presso i potenziali utenti (aziende, uffici pubblici e privati, ecc.)
- definizione ,per le auto in pool, di "benefici" (tariffe di sosta scontate, stalli di sosta specifici, etc.), se la documentazione desumibile dai portali consente di identificare le auto in pool, per evitare abusi.

## Car sharing

Grazie all'intervento della moderna tecnologia nelle grandi città sta avendo successo il car sharing "a flusso libero": previa registrazione e sottoscrizione di un contratto, l'utente localizza con lo smartphone l'auto libera più vicina, sempre con lo smartphone apre/sblocca l'auto e al termine dell'utilizzo la chiude/blocca.

Sono stati contattati a suo tempo i tre maggiori operatori del settore, chiedendo loro se fossero interessati ad implementare un car sharing a Ragusa. La risposta è stata negativa. Probabilmente hanno ritenuto che il "mercato" (l'entità della mobilità giornaliera in auto ragusana) non avesse un valore interessante.

Nel mercato sono entrati recentemente altre aziende che offrono car sharing e quindi potrebbe esserci un nuovo interesse per Ragusa.

L' Amm.ne ha recentemente indetto una gara per la progettazione di postazioni di car sharing elettrico.

## Car sharing aziendale

Per car sharing aziendale si intende l'uso a fini anche privati di un automezzo aziendale. Anche per l'organizzazione di questa modalità di trasporto esistono già in ambiente web portali specifici, che supportano la automatica ripartizione degli oneri e quindi degli addebiti (azienda/dipendente) .

Il Comune ha adottato apposito atto di indirizzo in tal senso (DDG. N. 315 del 18/9/2018.).

Le funzioni della Amm.ne possono essere:

- individuare, tra i portali esistenti, quelli più adatti ad essere utilizzati dalle aziende ragusane
- pubblicizzare i portali web individuati presso i potenziali utenti (aziende, uffici pubblici e privati, ecc.)
- definizione per le auto in "sharing aziendale di "benefici" (tariffe di sosta scontate, stalli di sosta specifici, etc.), se la documentazione desumibile dai portali consente di identificare le auto in pool, per evitare abusi.

Il car sharing aziendale potrebbe interessare tutti i tipi di spostamento (da casa al lavoro, occasionali privati). Anche in questo caso c'è probabilmente un maggior interesse, sia per l'azienda che per il lavoratore, ad utilizzare questa modalità di trasporto per spostamenti medio-lunghi . Questa modalità potrebbe essere quindi interessante per i viaggi dalle frazioni del comune verso l'area urbana, soprattutto Marina di R.e dalle altre località a mare limitrofe, per tutto l'anno.

# Scheda Piano Operativo 10

## STAZIONI DI RICARICA DI AUTO ELETTRICHE (2019-2022)

L'Amm.ne comunale con la DDG. 523/2018- Adesione del comune di Ragusa alla "carta metropolitana dell'elettromobilità" (e\_mob 2018), documento unitario di azioni ed indirizzi per la promozione della mobilità elettrica- ha inteso sottolineare la necessità di porre in essere strategie per l'aumento della mobilità elettrica, "mettendo a sistema" precedenti delibere di Giunta (la n.315/18, di indirizzo per la riconversione sostenibile dell'autoparco comunale; la n. 199/18 di avvio del servizio pubblico di ricarica dei veicoli elettrici).

Nel solco di questi indirizzi procederà nel tempo alla realizzazione di 14 seguenti stazioni di ricarica di auto elettriche:

- ❑ P. zza Stazione, vicina al Parcheggio Interrato ed alla Stazione ferroviaria (già installata)
- ❑ via C.A. Dalla Chiesa (Parcheggio Tribunale)
- ❑ via Rapisardi (Parcheggio Aquila)
- ❑ via Magna Grecia(ingresso Piscina-Maneggio (Cittadella sportiva Selvaggio)
- ❑ P. zza del Popolo, a ridosso della futura area pedonale "P.zza Liberta"
- ❑ via Roma (tratta a nord di C.so Italia),a ridosso della ZTL che sarà istituita
- ❑ nei parcheggi pubblici di interscambio previsti (A. Moro, IPSIA, Di Vittorio, Stadio, Tabuna, Don Minzoni, Peschiera)
- ❑ Delegazione Marina (Delegaz. Fermata Pulmann)

Questi impianti, in aree pubbliche saranno affidati in concessione.



Inoltre ENEL ha deciso autonomamente di installare 16 ulteriori colonnine di ricarica:

- ❑ (Ragusa Ibla) P. zza Chiaramonte, P. zetta Via Ottaviano, via Ottaviano, via Solarino, via Abbeveratoio
- ❑ (Ragusa) P. zza Libertà, P. zza Stazione, via S. Larosa, via A. Licitra, via Teocrito, via Almirante, via V. E. Orlando, via Malfitano
- ❑ (Marina R.) via Bisani-Porto Turistico, P. zza V. Rabito, via Panoramica

Una volta completata questa infrastrutturazione il comune di Ragusa disporrà di ben **30 stazioni di ricarica di veicoli elettrici.**

Si propone infine che l'Amm.ne comunale offra **incentivi per installazioni di punti di ricarica in aree private**, sottoscrivendo un protocollo di intesa con il gestore della rete elettrica per lo snellimento delle procedure tecnico-amministrative.

L'Amm.ne comunale dovrà infine monitorare attentamente il rispetto degli obblighi sulla installazione di punti di ricarica per auto elettriche da parte dei privati nelle nuove costruzioni.



# Scheda Piano Operativo 11

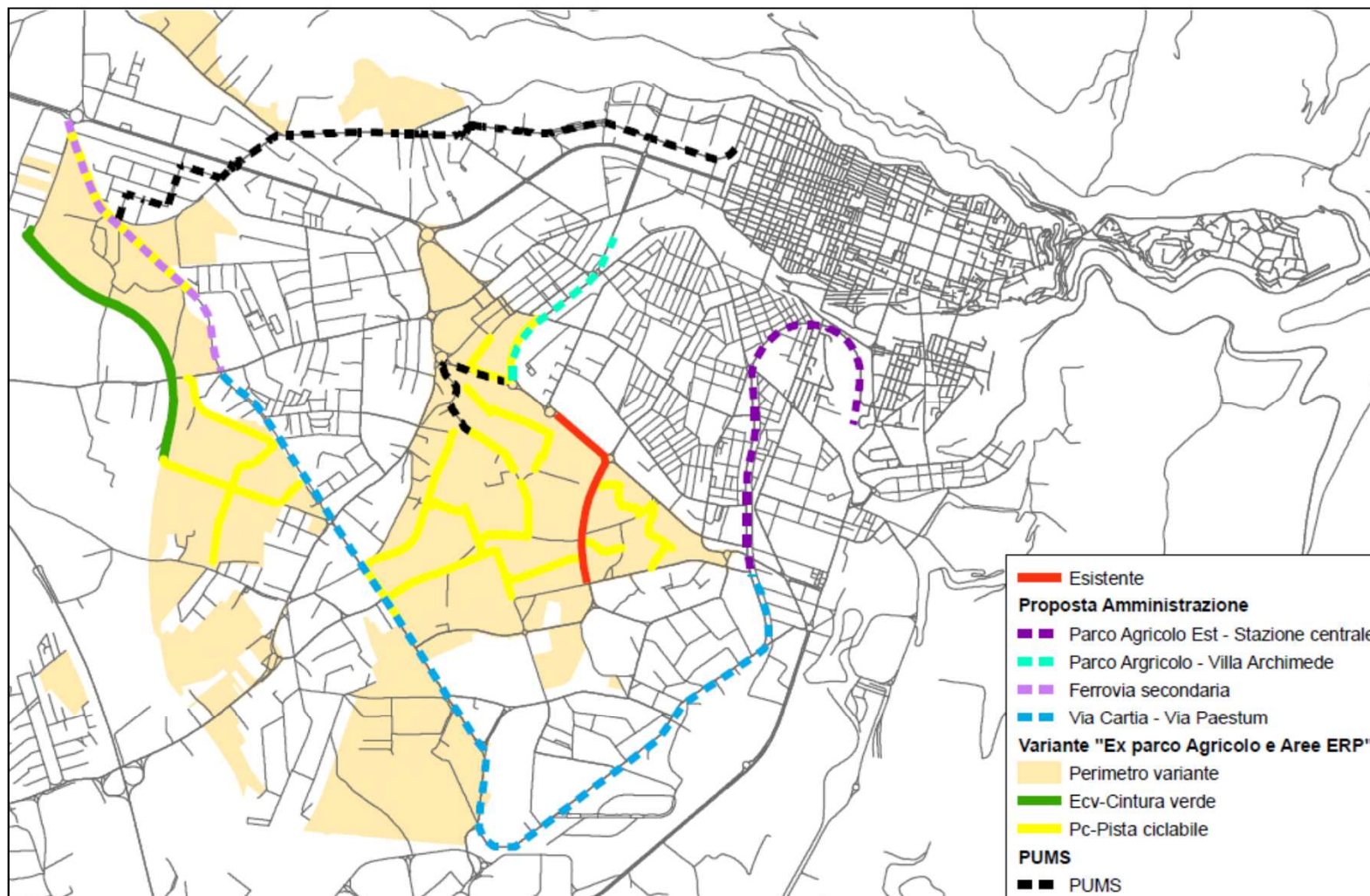
## PISTE CICLABILI (2019-2027)

- 1) La Amm.ne ha già deciso una sua ipotesi di futura rete ciclabile per Ragusa e Marina
- 2) Si propone di realizzare altre piste ciclabili nell'area urbana di Ragusa, a completamento della precedente rete ciclabile in :

- ❑ via Moro, collegata con la pista ciclabile prevista sulla "ferrovia secondaria" mediante un percorso su viabilità locale classificata come "zona 30" per una maggiore sicurezza dei movimenti ciclabili e pedonali, quindi senza realizzazione di una pista ciclabile. Questo intervento consentirebbe all'area urbana ad est del centro di accedervi con la bici.

La viabilità interessata ha piattaforma di larghezza 9-14 m e con poca o nessuna sosta. Gli interventi per ricavare gli spazi per la pista ciclabile, avrebbero quindi un impatto trascurabile sulla sosta e circolazione,

- ❑ via Pisa- via Cusimano- via Malfitano. Questo intervento "ricuce" i tratti di piste ciclabili previsti dalla Amm.ne , realizzando un percorso ciclabile parallelo a viale Fieramosca verso il centro storico, collegandosi poi con la pista ciclabile prevista "parco agricolo-villa Archimede", a servizio della area urbana a sud del centro storico.





Con queste ulteriori piste ciclabili si ottiene nell'area urbana una rete ciclabile "ragionevole", considerando i vincoli strutturali della viabilità, sufficientemente articolata e del tutto connessa. I percorsi ciclabili delineati proseguono nel centro storico superiore utilizzandone la sua viabilità, che sarà definita come locale ad uso speciale, quindi con interventi sulla circolazione e sosta a protezione delle utenza deboli.

Il miglioramento dell'offerta per una "mobilità dolce" dovrà passare, in fase attuativa, attraverso la predisposizione di opportune mappe e documentazione sugli itinerari percorribili con bici.



## Scheda Piano Operativo 12

### PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO (2019-2022)

I parcheggi di interscambio da cui proseguire con servizi giornalieri di trasporto pubblici/privati verso il centro storico sono :

(nuovi)

- nell'area prospiciente via **A. Moro** (lato nord) , fra la scuola materna e l'area di sosta scuolabus/magazzini comunali
- nell'area IPSIA di **viale Europa**

(esistenti)

- **Tabuna**
- **via G. Di Vittorio** ("Colombardo)
- **Don Minzoni**
- **area Selvaggio**, nei pressi dello Stadio, da attrezzare (ed eventualmente da integrare con un'altra area limitrofa, in una zona che il PRG assegna a servizi)

In futuro (inserito nella programmazione del Prg) un parcheggio nella zona limitrofa alla Rotatoria d'ingresso di **viale delle Americhe**. Questo parcheggio, servito da un apposito servizio navetta, sarà di supporto alla elevata domanda di sosta nei giorni di fiera.

L'utenza sarà indirizzata ai parcheggi da opportuna segnaletica verticale di indirizzamento e specifici portali (pannelli informativi dinamici) daranno informazione in tempo reale sulla disponibilità di sosta in ciascun parcheggio.

Tutti i parcheggi saranno fruibili dalle ore 7.00 alle 20.00 ed avranno un costo di 2,40€ (equivalente al costo di andata + ritorno con biglietto di corsa semplice sul servizio urbano) o poco più, inclusivo dell'uso libero del servizio di trasporto, senza limite di permanenza all'interno della giornata.

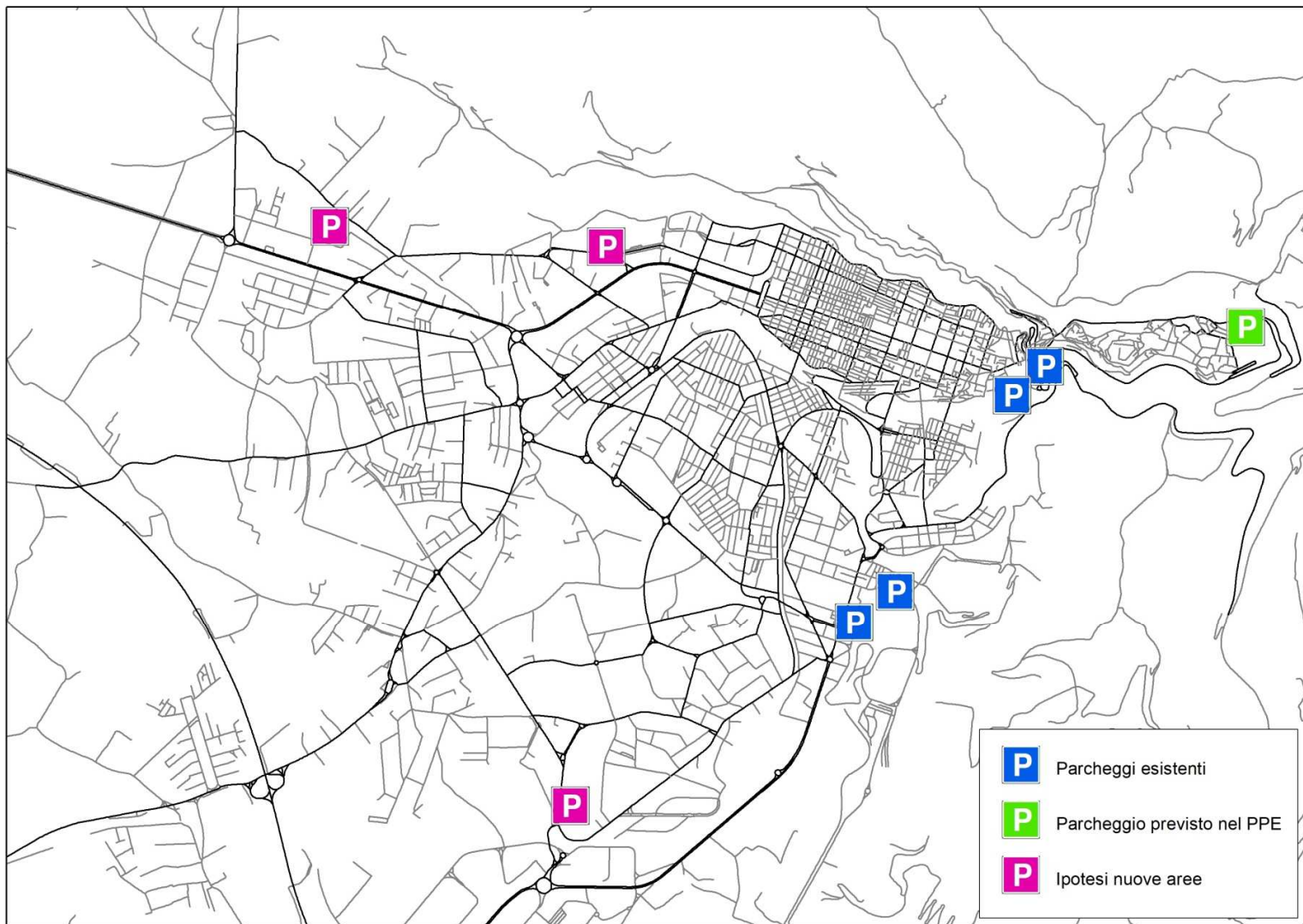
La gestione complessiva del sistema dei parcheggi di interscambio e dei servizi di trasporto loro dedicati è economicamente sostenibile.

In sede attuativa andrà verificato se la costruzione dei parcheggi e la gestione (parcheggi e trasporti) potrebbe essere realizzata in project financing.

Accordi in con RFI in corso di definizione dovrebbero consentire la realizzazione di un parcheggio di interscambio nel' ex scalo merci della Stazione di Ragusa.

Va ricordato inoltre che nel progetto metroferrovia sono previsti due parcheggi di corrispondenza: **Cisternazzi** e **Stazione di Ibla** (quest'ultimo su area vincolata).





## **Scheda Piano Operativo 13**

### **SERVIZI DI TRASPORTO PER IBLA E PER I PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO (2019-2022)**

I servizi per Ibla sono in esercizio nelle serate (19.00-24.00) dei week end di buona stagione, per consentire l'accesso ai non residenti, non essendo permesso l'accesso in auto. I servizi, con navette, partono dal centro storico superiore (con alcune fermate al parcheggio Poste) e dal parcheggio Don Minzoni.

Questi servizi e il nuovo parcheggio sotterraneo ai Giardini Iblei consentono di avere una offerta di accessibilità adeguata e quindi eliminare la criticità attuale della sosta, soprattutto lungo via Ottaviano.

Nella giornate di grande affluenza per manifestazioni questi servizi devono essere in funzione su un arco temporale più ampio. In queste giornate il traffico in arrivo deve essere indirizzato verso tutto il sistema dei parcheggi di interscambio tramite pannelli a messaggio variabile.

I servizi navetta dai parcheggi di interscambio entreranno in esercizio man mano che saranno attrezzati i nuovi parcheggi di corrispondenza periferici. Le navette dovranno velocemente recapitare i passeggeri nel centro e quindi ci saranno pochissime fermate (un paio oltre ai parcheggi). I servizi saranno a carico del gestore dei parcheggi.

Questo intervento di introduzione dei servizi di trasporto dai parcheggi di interscambio, completa l'offerta di trasporto verso il centro urbano, già realizzata con il servizio urbano tradizionale ed il servizio Mvmant.

**Le linee per i parcheggi di interscambio**, con un servizio impostato a 15' su 13 ore/giorno, sono:

- 1) linea park Ipsia-park Moro-C.so italia-via Mazzini-park Don Minzoni-park S. Paolo-Ibla
- 2) linea park Stadio-park Di Vittorio-park Tabuna-via S.Vito-c.so Italia-via M. Schinina-park Tabuna-park Di Vittorio-park Stadio

Quando sarà realizzato il collegamento fra via Prampolini e via Martoglio, la linea provenendo da sud abbandonerà la direttrice indicata per percorrere la nuova direttrice –via G. Migliorisi-via Melli-Ponte Giovanni XXIII, contribuendo ad alleggerire il traffico su via Di Vittorio e P.za Vann'Antò; al ritorno da nord seguirà il percorso P.za Vann'Antò-via Spadola-nuova viabilità.

La domanda potenziale è di almeno 2500 auto/giorno con origine esterna all'area urbana dirette nel centro storico superiore (dove è certamente difficile trovare disponibilità di sosta, in quanto la saturazione dei posti non riservati è al 98.3%, e dove viene istituita una ZTL seppur limitata), ad Ibla (dove viene istituita una completa ZTL) e nel centro storico sud (dove la saturazione dei posti non riservati è al 95,9% e si incrementano significativamente i posti a pagamento).

La domanda potenziale potrà trovare sosta più facilmente, al prezzo di un biglietto del bus urbano. La scomodità sarà quella di attendere la navetta mediamente per 7.5 minuti, tempo probabilmente però non molto diverso da quello speso per la ricerca parcheggio nelle aree sature del centro storico.

**Le linee per l'accesso a Ibla nelle sere di week end in buona stagione, sono:**

3) linea park S. Paolo-park Don Minzoni-Ibla

4) inizio c.so Italia ovest-via Mazzini-park Don Minzoni- park S. Paolo-Ibla

Il servizio dal park Don Minzoni ha una frequenza cumulata di 7.5 min

**Nei giorni di grande affluenza ad Ibla per manifestazioni devono essere in funzione tutti i parcheggi di interscambio ed i servizi navette.**

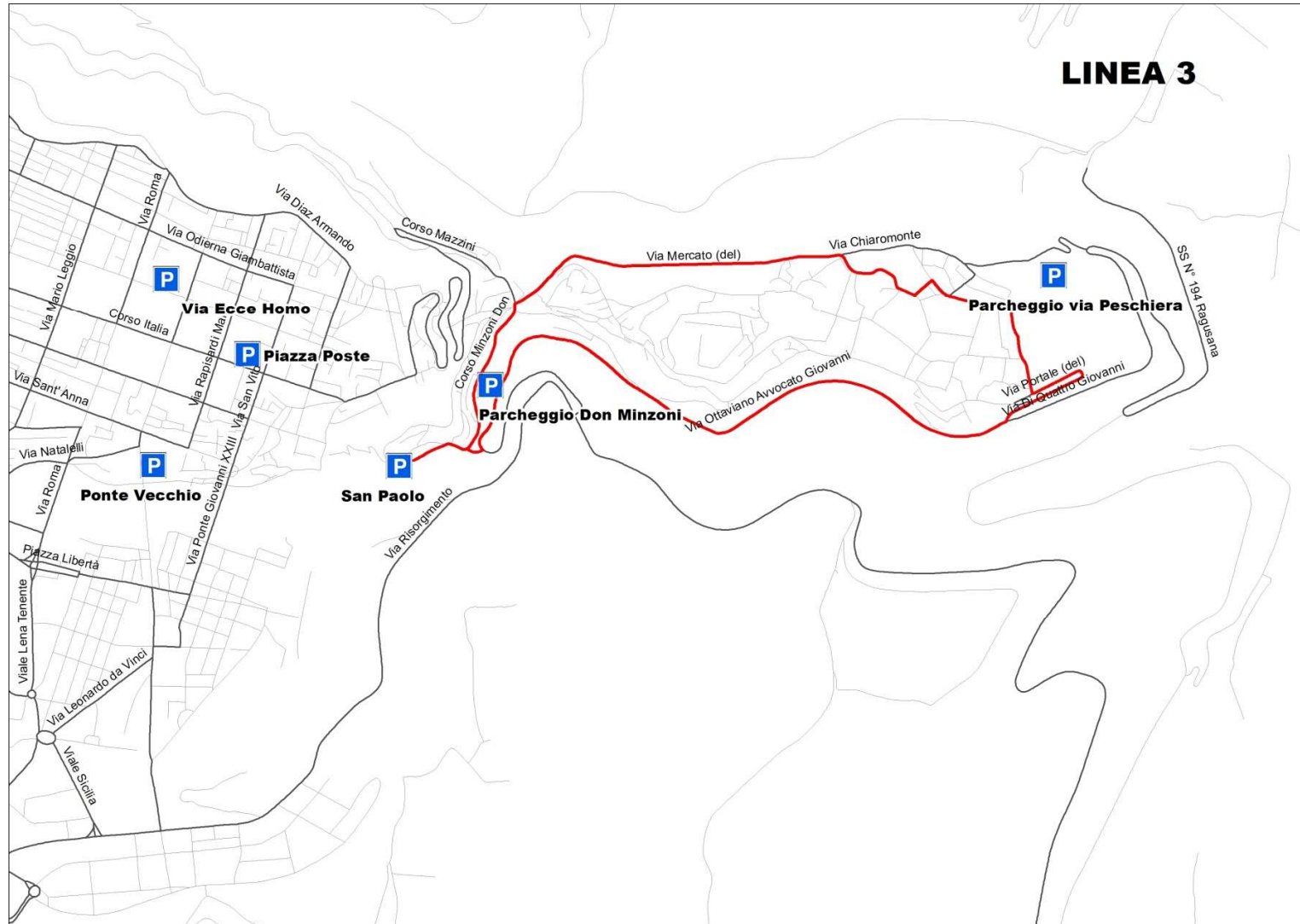
Tutto il sistema dei parcheggi di corrispondenza, quelli nuovi più quelli esistenti sono in grado di accogliere le auto che arrivano da fuori.



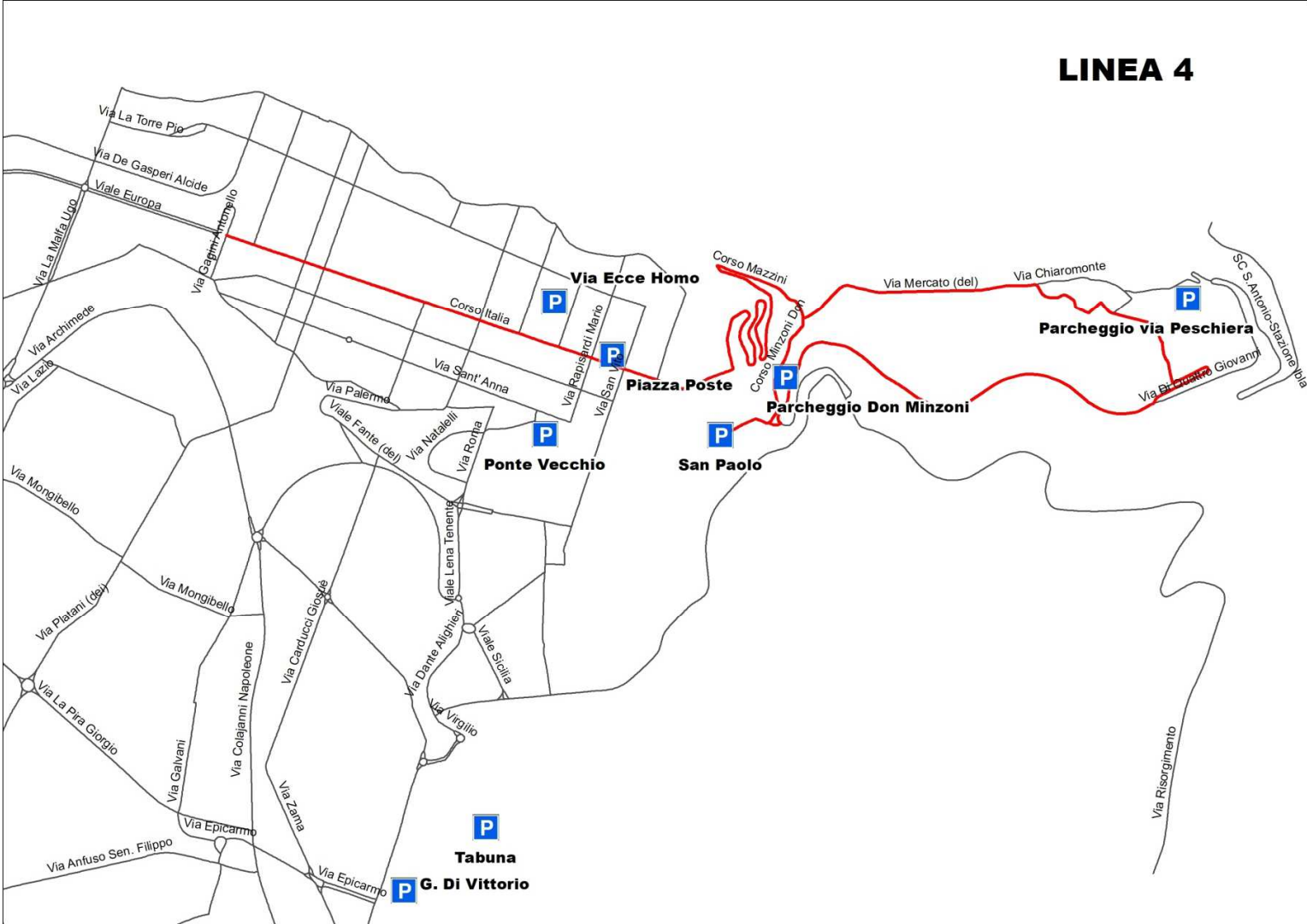




# LINEA 3



# LINEA 4





## **Scheda Piano Operativo 14**

### **INCENTIVI COMUNALI AI RESIDENTI E NOLEGGIATORI PER ACQUISTO BICI ELETTRICHE/PEDALATA ASSISTITA E PER SOSTITUZIONE PARCO VEICOLARE CON MEZZI ELETTRICI/AD EMISSIONE ZERO (2019-2027)**

Il budget annuale sarà in funzione dei canali di finanziamento attivabili, esclusivamente attraendo fondi regionali, nazionali (Programmi di mobilità dolce "Bikesharing e fonti rinnovabili"/ "Iniziativa Car sharing"), europei



## **Scheda Piano Operativo 15**

### **INTRODUZIONE DI SISTEMI INFO-TELEMATICI ITC – ITS**

#### **(pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione della aree di sosta) (2022)**

Si propone di realizzare un sistema di instradamento dinamico alle aree di sosta in funzione dei posti disponibili.

Il sistema è composto dai seguenti elementi:

- ❑ **11 pannelli informativi sulla posizione e lo stato dei principali parcheggi, esistenti (P.za Poste, Ecce Homo, Ponte Vecchio, P.za Popolo , G.Di Vittorio, Tabuna, Don Minzoni) e previsti (Moro, Ipsia, Stadio, Peschiera)**
- ❑ **le indicazioni guida che permettono all'automobilista di raggiungere l'area di sosta libera più vicina al punto di destinazione;**
- ❑ i segnali di entrata all'area di sosta temporanea;
- ❑ 11 sistemi rilevamento utilizzo dei parcheggi di attestamento e interscambio;
- ❑ un elaboratore con relativo posto di controllo per la gestione del sistema;
- ❑ una rete telematica di collegamento tra i diversi elementi del sistema.

La segnaletica è composta da pannelli luminosi a messaggio variabile lungo le direttrici di accesso.

# Scheda Piano Operativo 16

## VIABILITA (2022-2027)

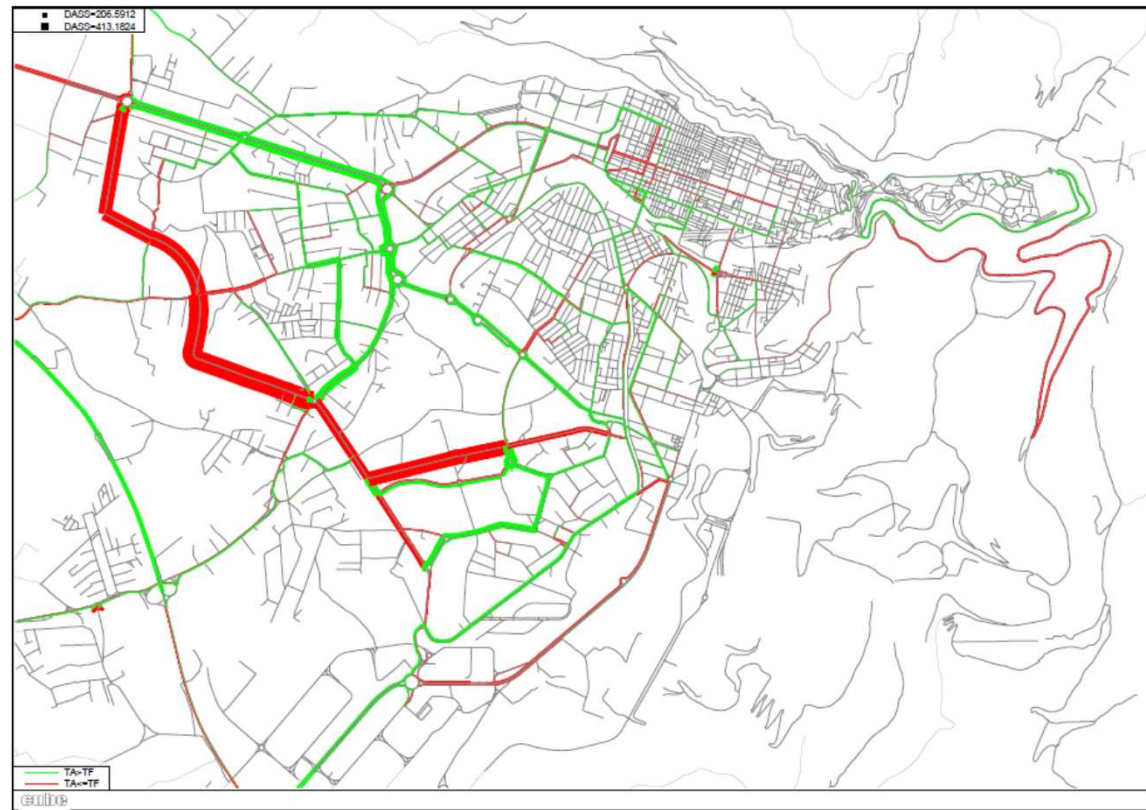
### Viabilità "Variante di PRG"

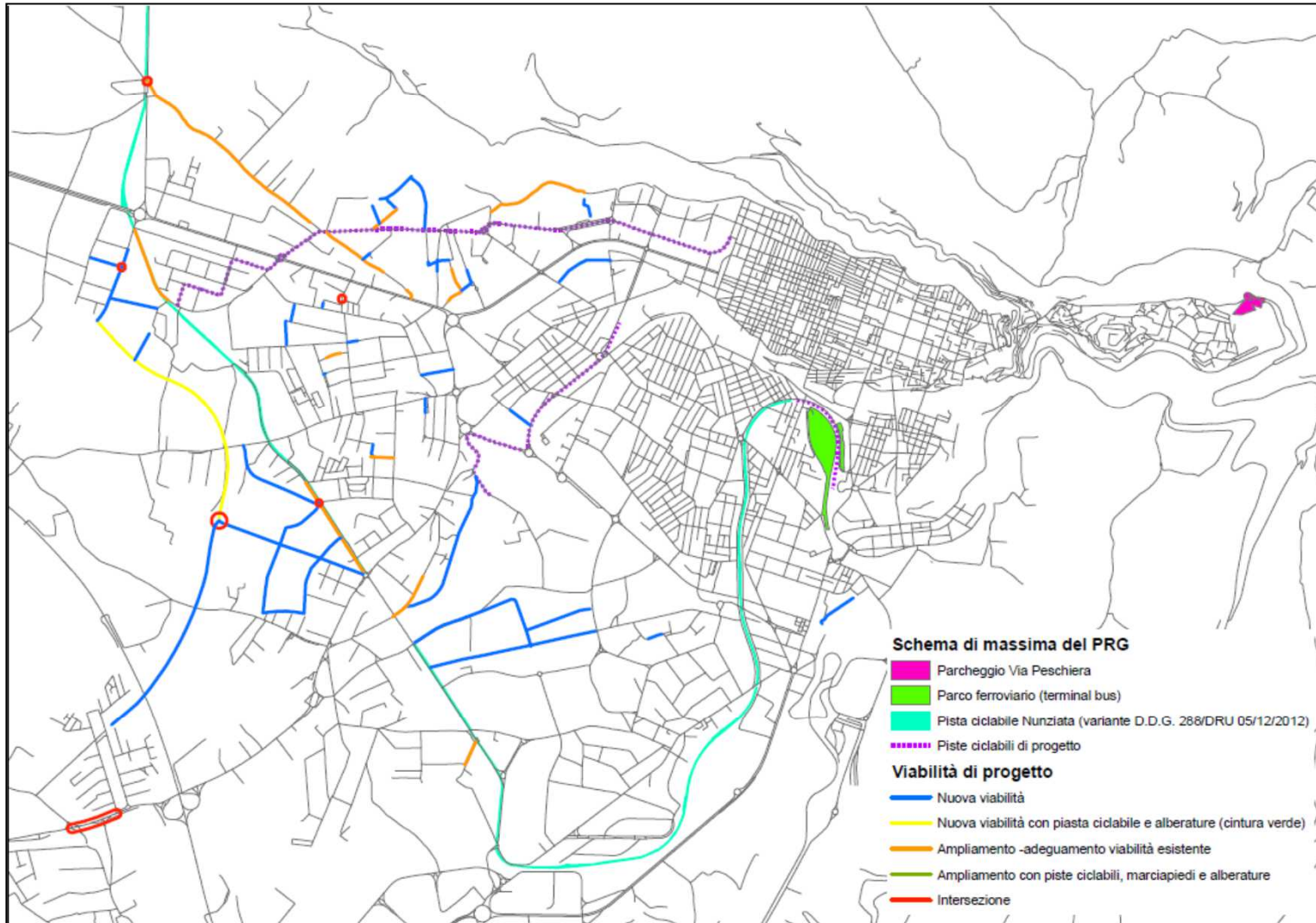
La realizzazione della nuova viabilità consente di dirottare parte del traffico di attraversamento della area urbana.

La minore percorrenza all'interno dell'area urbana è 18.000 km/giorno. Questo è il beneficio ambientale della realizzazione della nuova viabilità.

**Nuova strada da via Prampolini e via Martoglio.**

**Riqualificazione della direttrice di uscita est verso la ss.194 ad Ibla (Strada comunale S.Antonio)"**







## Scheda Piano Operativo 17

### IDENTIFICAZIONE SINERGIE (2022)

Si propone di attivare un sistema di relazioni basato sulla partecipazione sinergica di diversi attori sociali per progettare, implementare e monitorare le azioni pubblico-private con il contributo delle competenze di ognuno, al fine di consolidare una cultura diffusa della responsabilità sociale. Le organizzazioni provenienti dal settore pubblico, privato e dalla società civile, che si impegnano volontariamente e reciprocamente in relazioni innovative per perseguire obiettivi comuni attraverso la messa in comune delle loro risorse e competenze. Tale sistema contribuisce alla creazione volontaria di un modello sostenibile e competitivo per la società civile.

Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti

Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità

Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini

## **Scheda Piano Operativo 18**

### **IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI CON CAPITALI PRIVATI (2022)**

La realizzazione di un **intervento di pubblica utilità mediante project financing** o altre forme di finanziamento è pur sempre un investimento pubblico e come tale, prima di essere deciso, implica una serie di valutazioni da parte dell'ente pubblico, alcune delle quali previste nei contenuti degli Studi di Fattibilità predisposti per ottenere finanziamenti specifici.

La misura è finalizzata al raggiungimento di due distinti obiettivi:

- a) fornire gli elementi di base per una conoscenza specialistica a coloro che, nella prospettiva del coinvolgimento di capitali privati, saranno chiamati ad elaborare Analisi di Fattibilità o ad interpretarne i risultati;
- b) dare ai soggetti responsabili della decisione d'investimento elementi utili per comprendere le finalità dell'Analisi di Fattibilità condotta con tali prospettive, i relativi limiti e modalità di applicazione.

# Scheda Piano Operativo 19-20

## CAMPAGNA INFORMATIVA SULL'IMPLEMENTAZIONE DEL PUMS (2019-2017)

### CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE (2019-2027)

La comunicazione e l'informazione sull'implementazione del PUMS e l'educazione ambientale sono strumenti primari per sensibilizzare la popolazione verso lo sviluppo sostenibile, per modificarne i comportamenti, per rendere partecipi, sollecitando un senso di responsabilità personale, i cittadini ai processi di soluzione dei problemi ambientali. L'educazione ambientale, come educazione alla sostenibilità, attraverso l'informazione, la conoscenza e l'esperienza permette di far comprendere le questioni ambientali e le relazioni esistenti tra le diverse componenti, di **incrementare la consapevolezza sulla necessità di riorientare i comportamenti individuali verso stili di vita più sostenibili.**

- Distribuzione materiale informativo stampato (pubblicazioni, newsletters, volantini, inserti nei giornali, ecc.)
- Messa a disposizione di materiale nei luoghi accessibili (scuole, uffici pubblici, ecc.)
- Servizi televisivi, radiofonici
- Siti web
- Conferenze stampa



# Scheda Piano Operativo 21

## PIANO DELLA MOBILITÀ DOLCE/TURISTICA (2022-2027)

Promuovere una nuova cultura della mobilità dei turisti significa non solo informare sui servizi offerti ma mettere in atto adeguati e accattivanti strumenti di marketing in grado di costruire un'immagine coerente e unitaria sui temi della sostenibilità (mobilità, qualità dell'accoglienza turistica, qualità del territorio): un vero e proprio marchio di prodotto che deve suscitare identificazione ed emozioni.

Nello specifico l'intervento prevede la valorizzazione di percorsi pedonali e ciclabili disponibili (fermate ed informazioni sui servizi). e la produzione di specifico materiale informativo.

Il piano della mobilità dolce sulla base delle indicazioni proposte dal PUMS (ZTL, piste ciclabili, bike sharing, attrezzature per le bici) e del trasporto pubblico urbano migliorato può essere inserito nei procedimenti di promozione turistica del territorio.

L'obiettivo è favorire lo sviluppo delle potenzialità del territorio in chiave di marketing territoriale, abbinando la riqualificazione dei servizi per la mobilità con l'offerta turistica di qualità.

### Sintesi dei passaggi principali:

- ❑ **definizione delle linee di azione e di intervento per la promozione turistica del territorio**, a partire dalle caratteristiche materiali (infrastrutture di mobilità, disponibilità e qualità dei servizi ecc ...) e immateriali (know how, patrimonio naturalistico, culturale ecc...).
- ❑ **costituzione di tavoli tecnici con gli operatori delle diverse categorie del sistema turistico e della mobilità** per individuare i requisiti minimi da rispettare e gli impegni di miglioramento su temi quali la qualità dei servizi offerti, il rispetto dell'ambiente, l'attenzione all'utente, la promozione del territorio e delle sue tipicità, ecc. e per definire una carta di impegni.
- ❑ **definizione di Linee Guida per la qualità del territorio** (Impiego di standard di qualità o sistemi di accreditamento nazionali o internazionali, accordi o marchi di qualità locali).
- ❑ **creazione di un'immagine, scelta dei materiali/strumenti promozionali** (depliant, manifesti, linee guida ecc) e dei canali di distribuzione (sportelli informativi, incontri, sito web, ecc).
- ❑ **individuazione di possibili incentivi per incoraggiare il comportamento sperato** (p.es. sconti tariffari per l'uso dei modi pubblici, integrazione con i pacchetti turistici).