



Serv. Determinazioni Dirigenziali
Trasmessa: Sez. 5°
Ref. Albo
n. 30.08.2016
Il Resp. del servizio
L'Istruttore Amministrativo
(M. Scarpulla)
Michele Scarpulla

CITTA' DI RAGUSA

SETTORE V

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

N. D'ORDINE 1424 30 AGO. 2016 DATA 26.08.2016	OGGETTO: APPROVAZIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO RELATIVO ALLA "RIQUALIFICAZIONE DELLA PERIFERIA STORICA DI RAGUSA: RIPRISTINARE ACCESSIBILITA' E CONNESSIONE CON LA CITTA' MODERNA ATTRAVERSO LA FERROVIA URBANA", DELL'IMPORTO DI € 18.000.000,00
N. 295 SETTORE	

DIMOSTRAZIONE DELLA DISPONIBILITA' DEI FONDI

NON COMPORTA IMPEGNO SPESA O ACCERTAMENTO DI ENTRATA

L'anno duemilasedici, il giorno ventisei del mese di agosto nell'Ufficio del Settore V, il dirigente ing. Michele Scarpulla, ha adottato la seguente determinazione:

Premesso che:

- In data 1° giugno 2016 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.127 il DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 25 maggio 2016 che approva il Bando con il quale sono definiti le modalità e la procedura di presentazione dei progetti per la *riconversione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, dei comuni capoluogo di provincia*;
- tra le tipologie di progetti da presentare sono previsti progetti per la mobilità sostenibile;
- con deliberazione n 347 del 22/06/2016 la G.M. ha dato mandato al dirigente del settore V di integrare la progettazione già in possesso per la "REALIZZAZIONE METROPOLITANA DI SUPERFICIE" con il progetto di una funicolare collegante i 2 centri storici interconnessa alla metropolitana, al fine di partecipare al "*Bando per la riconversione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, dei comuni capoluogo di provincia*";
- con determinazione dirigenziale n. 294/V del 24/08/2016, l'ing. Giuseppe Corallo è stato nominato R.U.P. dell'intervento relativo alla "**RIQUALIFICAZIONE DELLA PERIFERIA STORICA DI RAGUSA: RIPRISTINARE ACCESSIBILITÀ E CONNESSIONE CON LA CITTA' MODERNA ATTRAVERSO LA FERROVIA URBANA**", dell'importo di € 18.000.000,00;

Visto il relativo Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, redatto dall'U.T.C. ed approvato in linea tecnica dal R.U.P. in data 25/08/2016;

Ritenuto di approvare lo stesso in linea amministrativa;

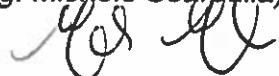
Dato atto che il presente provvedimento non comporta impegno spesa;

Visto l'art.47 dello Statuto di questo Comune;

DETERMINA

- 1) APPROVARE il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento relativo alla "**RIQUALIFICAZIONE DELLA PERIFERIA STORICA DI RAGUSA: RIPRISTINARE ACCESSIBILITÀ E CONNESSIONE CON LA CITTA' MODERNA ATTRAVERSO LA FERROVIA URBANA**", dell'importo di € 18.000.000,00;
- 2) DARE che il presente provvedimento non comporta impegno spesa.

IL DIRIGENTE
(*ing. Michele Scarpulla*)



Progetto di fattibilità parte integrante

SETTORE SERVIZI CONTABILI E FINANZIARI

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

Ai sensi degli artt. 147 – bis e 153, comma 5, del D.Lgs. 267/2000, e per quanto previsto dall'art. 17 del Regolamento di Contabilità, si rilascia visto di regolarità contabile e attestazione della copertura finanziaria.

Ragusa_____

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO FINANZIARIO

Il sottoscritto Messo comunale attesta di avere pubblicato in data odierna, all'Albo Pretorio, per la durata di giorni sette, copia della stessa determinazione dirigenziale, e di averne trasmesso copia al Segretario Generale.

Ragusa 30 AGO. 2016

IL MESSO COMUNALE
IL MESSO NOTIFICATORE
(Taglierin Sergio)

Il sottoscritto Messo comunale attesta il compimento del suindicato periodo di pubblicazione e cioè dal 30 AGO. 2016 al 06 SET. 2016

Ragusa 07 SET. 2016

IL MESSO COMUNALE



CITTA' DI RAGUSA

SETTOREV - DECORO URBANO
MANUTENZIONE E GESTIONE INFRASTRUTTURE
Piazza San Giovanni Tel. 0932/676505 – Fax 0932/676504
www.comune.ragusa.it



BANDO PER LA PRESENTAZIONE DI PROGETTI PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGRAMMA STRAORDINARIO DI INTERVENTO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA E LA SICUREZZA DELLE PERIFERIE DELLE CITTA' METROPOLITANE E DEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA.

"RIQUALIFICAZIONE DELLA PERIFERIA STORICA DI RAGUSA: RIPRISTINARE ACCESSIBILITA' E CONNESSIONE CON LA CITTA' MODERNA ATTRAVERSO LA FERROVIA URBANA"

IMPORTO DI € 18.000.000,00

- 1. RELAZIONE GENERALE**
- 2. CRONOPROGRAMMA REALIZZAZIONE PROGETTO**
- 3. SCHEDA RELATIVA AI SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI COFINANZIATORI DEL PROGETTO, CON INDICAZIONE DEL RELATIVO APPORTO FINANZIARIO**
- 4. INTESE O ACCORDI SOTTOSCRITTI**
- 5. DETERMINA DIRIGENZIALE APPROVAZIONE PROGETTO**
- 6. DETERMINA DIRIGENZIALE DI NOMINA DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO (RUP);**
- 7. DICHIARAZIONE DEL RUP RELATIVA ALLA CONFORMITÀ DEGLI INTERVENTI PROPOSTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTI O ADOTTATI, NONCHÈ CON I REGOLAMENTI EDILIZI;**
- 8. DOCUMENTAZIONE GRAFICO/FOTOGRAFICA, IN FORMATO A3, CONTENENTE UNA PLANIMETRIA D'INSIEME, SCHEMI INTERPRETATIVI E DISEGNI TECNICI IN SCALA ADEGUATA, CHE ILLUSTRANO COMPIUTAMENTE IL PROGETTO PROPOSTO;**
- 9. DICHIARAZIONE IN MERITO ALLA COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO PROPOSTO, RILASCIATA DALLA SOPRINTENDENZA BB.CC.AA. DI RAGUSA.**

RIQUALIFICAZIONE DELLA PERIFERIA STORICA DI RAGUSA: RIPRISTINARE ACCESSIBILITÀ E CONNESSIONE CON LA CITTÀ MODERNA ATTRAVERSO LA FERROVIA URBANA

i) LA TIPOLOGIA E LE CARATTERISTICHE DEL PROGETTO.

Gli interventi previsti dal presente progetto rientrano nella tipologia “*per la mobilità sostenibile e l’adeguamento delle infrastrutture destinate ai servizi sociali e culturali, educativi e didattici, nonché alle attività culturali ed educative promosse da soggetti pubblici e privati*” (Punto e, Comma 3, Art.4 del Bando pubblico DPCM del 25.05.2016) oltre ai punti a, b, c dello stesso comma ed articolo. Il Comune di Ragusa, dunque, intende cogliere l’occasione rappresentata dal predetto Bando per fermare il degrado fisico e sociale nella periferia storica di Ragusa, in piena aderenza con gli obiettivi della legge 208 del 2015 art. 1 comma 974, con interventi diretti e indiretti, rimuovendo inoltre le cause che lo hanno determinato, ripristinando l’integrità del paesaggio urbano, valorizzando il patrimonio ambientale e immettendo cultura, mobilità, accessibilità e connessioni con la città moderna attraverso la ferrovia urbana e le sue fermate già pianificate, senza consumo di territorio e attuando strumenti urbanistici e progetti mai realizzati in precedenza per mancanza di fondi.

L'esteso Centro storico della città di Ragusa è costituito da un doppio nucleo urbano. Dopo il terribile terremoto del 1693 che rase interamente al suolo la città, per la sua ricostruzione si svilupparono due correnti di pensiero: la ricostruzione in loco e la ricostruzione sull’altopiano sovrastante. Nacquero così i 2 nuclei urbani di Ragusa Ibla e Ragusa Superiore, dal 1865 divisi in due Comuni autonomi, tanto che fu detto “*Italia una, Ragusa 2 !*”. Solo nel 1926 le 2 Ragusa tornarono ad essere un unico Comune.

Ragusa Ibla è la città ricostruita su sé stessa. Palazzi nobiliari e chiese barocche si svilupparono su un colle attorno al Duomo di San Giorgio sul preesistente tessuto urbanistico medievale fatto di strade strette, ripide scalinate e vicoli a spirale verso la sommità del colle dove sorgeva il castello. L’altimetria varia da 370 m s.l.m. a 440 m s.l.m.. Dal 2002 il nucleo storico di Ragusa Ibla, con 18 monumenti, è inserito nella World Heritage List dell’UNESCO (Le città Tardo Barocche del Val di Noto). Ragusa Superiore è invece la nuova città

settecentesca che si estende su un altopiano inclinato in direzione E-O con quote variabili da 450 m s.l.m a 630 m s.l.m.. Ha uno schema urbanistico a scacchiera, tipico del periodo, caratterizzato da lunghe vie parallele, singolari isolati allungati e palazzi tardobarocchi. Da sempre la connessione tra i due centri urbani ha costituito un grave problema, sorgendo uno su un colle e l'altro sul sovrastante altopiano. Ragusa, anche per questo, nel corso dell'ultimo quarto di secolo ha conosciuto un vistoso processo di inversione delle polarità urbane. Risorse umane e materiali e importanti funzioni urbane sono emigrate dal centro storico verso i nuovi quartieri esterni periferizzando dunque le parti più marginali del Centro, quali i quartieri Carmine e S. Paolo, dove si intende intervenire con questo progetto che realizzerà una importante connessione con il resto della città. L'importante sviluppo turistico che ha valorizzato uno dei centri più belli della Sicilia e d'Italia non ha però lambito le parti dove oggi si intende intervenire ristabilendo antichi turbati equilibri. In questo quadro, la difficile conformazione orografica della città storica, con oltre 140 metri di dislivello tra Ragusa Superiore e Ragusa Ibla non ha certo aiutato. Le ristrette geometrie stradali del centro si sono poste in aperta contraddizione con la mobilità basata quasi esclusivamente sull'uso dell'auto privata e sono mancati non i progetti ma i fondi per realizzare una mobilità alternativa basata su sistemi elevatori e traslatori, quali ascensori, scale mobili, sistemi ettometrici, progettati fin dal 1996, ma mai realizzati. Inoltre tutti gli strumenti di pianificazione urbana già approvati (Piano della Mobilità Alternativa, P.R.G., Piano Urbano Mobilità, Piano Particolareggiato Esecutivo del centro storico, PAES) ed in corso di redazione (Piano Urbano Mobilità Sostenibile) hanno individuato nella ferrovia, che attraversa in lungo e largo la città, la principale soluzione al problema relativo alla mobilità urbana ed alla connessione dei due centri urbani. La linea ferroviaria, che innerva la città di Ragusa, potrebbe permettere di realizzare una metroferrovia urbana con alcune fermate e stazioni aggiuntive a quelle esistenti, in particolare quella di Carmine - S. Paolo che, insieme a quella di Ibla diverrebbe la porta di accesso all'intero Centro Storico, connettendo la città antica e la città moderna. Già nel 1996 è stato siglato un protocollo d'intesa tra le Ferrovie dello Stato e Comune di Ragusa, al fine di riqualificare e utilizzare come metroferrovia la linea ferroviaria che presenta un tracciato particolarmente sinuoso in aree centrali della città. Realizzata a fine '800 (iniziate nel 1891 ed inaugurata nel 1893!),

grazie ad accorgimenti e soluzioni tecniche avanzate per l'epoca in cui è stata realizzata, supera i dislivelli (circa 350 m tra la stazione di Ragusa Ibla e la stazione di Ragusa Superiore) anche mediante una lunga galleria elicoidale, progettata da un tecnico anglosassone, che si ispirò alle ferrovie elicoidali elvetiche. Un vero gioiello ferroviario che meriterebbe d'essere considerato - anch'esso- patrimonio dell'Umanità accanto alle chiese ed ai monumenti del tardo Barocco. Nello Studio di Fattibilità della predetta ferrovia urbana, elaborato da RFI ed approvato con delibera CIPE 91/2004, è previsto, tra l'altro, l'intervento di trasformazione della tratta Genisi-Ragusa in ferrovia metropolitana. Nel successivo progetto preliminare, redatto da RFI nel 2006 ed approvato con delibera CIPE del 20/12/2006 la realizzazione della metro-ferrovia (termine FS) è stata prevista tra Ragusa Ibla e Cisternazzi (polo ospedaliero). Nel presente progetto, informalmente deciso d'accordo con FS, verranno inserite le seguenti fermate e stazioni: Ibla (stazione esistente da rifunzionalizzare), Carmine – S.Paolo (fermata di nuova proposta Comune di Ragusa), Ragusa Centrale (Stazione esistente da rifunzionalizzare), Colajanni (Fermata proposta da FS), Cisternazzi - Polo Ospedaliero (terminal di testa, come proposto da FS). Ognuna delle nuove fermate nonché la Stazione di Ibla, sarà connessa al tessuto urbano circostante, anche con collegamenti meccanizzati ove necessario.

L'intervento è coerente con il Nuovo Piano Regionale Trasporti e Mobilità, adottato nel mese di agosto 2016, ed in particolare con l'obiettivo specifico di *"Promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo."*

L'occasione di realizzare la metroferrovia potrebbe essere nuovamente colta oggi nel quadro di un rilancio complessivo del ferro come asse della mobilità integrato con servizi di livello urbano, con il previsto potenziamento delle relazioni tra le grandi città siciliane, potenziamento che interessa Ragusa e l'intero Val di Noto posto all'interno dell'itinerario Siracusa - Ragusa - Palermo. Una parte consistente dei finanziamenti qui richiesti va dunque in questa direzione, arricchendo il patrimonio ferroviario nazionale ed insieme rendendolo più efficiente ed efficace. La riabilitazione di tutte le unità immobiliari degradate di proprietà comunale, la attivazione dei compatti edilizi previsti dal PPE e dalla L.R. speciale per il centro storico di Ragusa n.61/81 rappresentano gli interventi diretti per arrestare il degrado e rivitalizzare i due quartieri di Carmine e S. Paolo.

La strada dell'Arte, il restauro dell'edificio della Vecchia Cancelleria e del Mercato, l'utilizzo degli edifici della Stazione di Ragusa Centrale come centro culturale e Museo della Ferrovia (vedi nulla osta RFI regionale), la sede (eventuale) di nuovi esercizi commerciali, vanno nella direzione di una rivitalizzazione delle parti oggi più degradate del centro storico e indirettamente ne stimolano la ri-valorizzazione culturale e sociale e non solo turistica. L'ascensore verti-inclinato di S. Paolo e quello panoramico di Ponte Giovanni XXIII, l'ascensore in prossimità del Convento di Gesù per raggiungere Piazza S. Giorgio di Ibla, meglio illustrati nei grafici, consentiranno di recuperare gran parte dei dislivelli che oggi penalizzano la mobilità interna al centro storico, l'ascensore inclinato del Carmine, la funivia che connette la stazione di Ibla con Ibla (Giardino Ibleo - preconizzata fin dal Piano Regolatore degli anni '30), oltre al ripristino dei percorsi pedonali di connessione con S. Paolo e con la meraviglia ambientale della Cava di Santa Domenica, permetteranno alla ferrovia urbana – con cadenza di 30', 40' nelle due direzioni di integrarsi compiutamente con la città storica ed insieme di connettersi con l'esistente stazione di Ragusa Centrale, con la nuova fermata Colaianni integrabile con la Stazione degli autobus extraurbani e con il nuovo grande Polo ospedaliero di Ragusa attraverso la nuova fermata Cisternazzi. E' stato anche ipotizzato in orario un servizio - di grande importanza culturale e turistica - che, con cadenza bi-oraria, connetta la stazione di Donnafugata con Ragusa e Modica. Un sistema informativo basato su segnaletica fissa e leggibile su apparati mobili, permetterà a tutti, cittadini e turisti di avvalersi della ferrovia urbana. Un servizio di minibus navetta in coincidenza con arrivi e partenze dei treni consentirà una completa integrazione con la mobilità cittadina. E' previsto poi l'inserimento di un passaggio a livello automatico nell'unica situazione urbana dove l'aumento dei passaggi potrebbe comportare un sensibile aumento dei disagi (Via Paestum).

L'intervento, nel suo complesso, si articolerà su tre linee progettuali.

- La prima consiste negli interventi sul patrimonio edilizio esistente senza alcun consumo di territorio e sul paesaggio urbano.
- La seconda è relativa alle connessioni, con ascensori verticali ed inclinati e funivia, tra le fermate della metro ed il tessuto urbano del centro storico dei 2 nuclei urbani

- La terza (*last but not least*) è relativa all'adeguamento della linea ferroviaria, alla rifunzionalizzazione delle stazioni esistenti e all'introduzione delle nuove fermate. Sarà sviluppata da RFI s.p.a con la quale è in atto un confronto per la rideterminazione di un accordo di programma. Analogi accordi saranno ridefiniti con Trenitalia S.p.A. per la gestione del servizio, essendo tale società concessionaria per la regione Sicilia del trasporto su rotaia.

Il Progetto complessivamente elaborato dal Comune di Ragusa attraverso i suoi Uffici Tecnici e di cui si richiede il finanziamento ai sensi del DPCM 25 Maggio 2016, per la parte riguardante mobilità ed accessibilità al Centro Storico, esalta l'efficacia degli interventi diretti sulla periferia Storica e sul patrimonio ambientale della Cava di S. Domenica, già inseriti nel Bando previsto ai sensi della Legge 23 Settembre 2014 N. 190 *interventi per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane e degradate*, abbattendo finalmente le cause che hanno determinato abbandono e degrado e cioè l'isolamento derivante dalla difficile accessibilità sia dalla città moderna sia dal resto dello stesso Centro Storico, mettendo in sinergia due diverse fonti di finanziamento, oltre a quanto direttamente previsto dal proponente Comune di Ragusa, come di seguito esposto.

Tipologia interventi	Interventi	Fonti di Finanziamento e/o cofinanziamento	Importo €	Quota di cui si chiede il finanziamento con il Bando "periferie"
Interventi sul patrimonio edilizio e sul paesaggio urbano	Fermare il degrado e consolidare il patrimonio edilizio Comunale e privato, Restauro ex Cancelleria, ex Mercato, Bassi Palazzo Cosentini Strada dell'Arte, sistemazione sentieri naturalistici.	Fondi LR 61/81, Bilancio Comunale, Fondi Privati	2.300.000	-
Interventi per la mobilità alternativa di	Ascensori S. Paolo, Carmine, Ponte Giovanni XXIII,		3.000.000	3.000.000

eliminazione e attenuazione dei dislivelli all'interno del Centro Storico e di connessione con le fermate e stazioni	Convento Gesù – P.zza S. Giorgio	Fondi FESR 2014-20	800.000	-
	Funivia Ibla	-	2.500.000	2.500.000
Ferrovia urbana Stazioni, fermate, linea	Fermata Carmine	-	1.500.000	1.500.000
	Stazione Ragusa Centrale e Museo	-	3.000.000	3.000.000
	Fermata Colajanni	-	2.000.000	2.000.000
	Polo Ospedaliero - Cisternazza	-	3.000.000	3.000.000
	Stazione Ibla	-	3.000.000	3.000.000
	Passaggio Livello automatico Paestum	RFI	300.000	-
Totale di cui si chiede il finanziamento ai sensi del Bando DPCM			18.000.000	
Totale interventi con altre fonti di finanziamento			3.400.000	
Cofinanziamento RFI e Trenitalia sotto forma di infrastrutture			5.300.000	
Cofinanziamento massimo comunale in caso di ridotto finanziamento			1.800.000	

IL COSTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO, IL PIANO FINANZIARIO E LE SPECIFICHE COPERTURE FINANZIARIE PREVISTE;

Il costo dell'intervento è di € 18.000.000,00 così distinto:

STAZIONI DA REALIZZARE O ADEGUARE:

1. Stazione di Ragusa Ibla: € 3.000.000,00
 2. Fermata Carmine: € 1.500.000,00
 3. Stazione Centrale: € 3.000.000,00
 4. Fermata Colajanni: € 2.000.000,00
 5. Cisternazza P.Ospedaliero: € 3.000.000,00
- € 12.500.000,00

ASCENSORI:

1. San Paolo : ascensore verticale
2. San Paolo : ascensore inclinato
3. Carmine: ascensore inclinato

totale: € 3.000.000,00

FUNIVIA St.Ibla-Giardini iblei: € 2.500.000,00

Totale complessivo €18.000.000,00

La progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori sulla linea ferrata sarà svolta da RFI S.p.A., previo aggiornamento dell'accordo di programma, mentre la fase progettuale e realizzativa relativa agli ascensori ed alla funivia sarà svolta dall'amministrazione comunale di Ragusa con 2 distinti progetti esecutivi da affidare con appalto ad evidenza pubblica.

La copertura finanziaria per la realizzazione degli interventi è prevista dunque per la l'importo di € 18.000.000,00 con i fondi di cui al Bando essendo l'Amministrazione disponibile a cofinanziare la quota del 10% pari ad € 1.800.000, con risorse proprie, in caso di ridotto finanziamento rispetto la richiesta.

In ogni caso, il limite di finanziamento pubblico al di sotto del quale l'Amministrazione è in grado di garantire comunque la fattibilità dell'intervento ridimensionando l'iniziativa ed assicurando l'efficacia dei risultati parziali in questo modo conseguibili è pari ad euro 14 milioni.

La gestione del servizio ferroviario di trasporto urbano sarà assicurata da Trenitalia S.p.A. con copertura dei relativi costi prevista nel contratto di servizio decennale tra la suddetta società e la Regione Siciliana, nell'ambito della tratta ferroviaria su cui insiste l'intervento. I costi di manutenzione e gestione degli impianti di connessione (ascensori e funivia), stimati in € 350.000,00 annue, saranno posti a carico del bilancio comunale.

ii) LA TIPOLOGIA E IL NUMERO DI BENEFICIARI DIRETTI E INDIRETTI E LE RELATIVE MODALITA' DI INDIVIDUAZIONE;

I beneficiari diretti dell'intervento sono i circa 15mila cittadini residenti in un raggio di 500 m dalle stazioni e dalle relative connessioni, nonché gran parte dei turisti, censiti in 200.000/anno, che visitano la città. Benificiari indiretti sono tutti i 75mila cittadini di Ragusa, connettibili alle stazioni e fermate con servizi su gomma in coincidenza con arrivi e partenze dei treni e che beneficeranno comunque di una riduzione del traffico veicolare, con minori tempi di percorrenza complessivi e migliore qualità dell'aria. Va fatto notare, peraltro che, con altre ed ulteriori motivazioni, si possono ritenere coinvolti, tramite il servizio di collegamento proposto, anche i cittadini di Modica, per un totale di 54.000 e, in rapporto al processo di innovazione delle modalità di connessione tra tutte le città del

barocco e le nuove valenze turistiche che ne conseguono, i 250.000 abitanti del Val di Noto

iii) I TEMPI DI ESECUZIONE;

Gli interventi previsti saranno realizzati in 2 anni dalla data di inizio lavori

iv) LE AREE IN CUI SARANNO SVOLTE LE ATTIVITA' PROGETTUALI;

Tutte le aree interessate alla realizzazione delle stazioni sono di proprietà di RFI S.p.A., mentre quelle interessate agli impianti di connessione urbana sono in parte di proprietà comunale ed in parte di privati. Queste ultime saranno oggetto di espropriazione.

v) LA DIMENSIONE DELL'INVESTIMENTO DA REALIZZARE CON INDICAZIONE DEI RISULTATI ATTESI;

Al fine di quantificare l'entità dell'investimento complessivo occorre considerare l'*asset* costituito dalla linea ferrata e delle stazioni ferroviarie messe a disposizione di RFI stimabile in €/ml 400 x Km 13,280 = € 5.300.000,00 ca nonché quello di Trenitalia costituito da 2 carrozze Minuetto diesel da 100 posti che saranno impiegate per lo svolgimento del servizio pari ad € 2.000.000,00 oltre il servizio finanziato con il contributo della Regione Sicilia.

Per le superiori considerazioni l'ammontare complessivo dell'investimento è di € 23.300.000,00

I principali risultati attesi sono:

- sensibile riduzione del traffico urbano con riduzione dei tempi di percorrenza e dei tempi per trovare parcheggio;
- migliore qualità dell'aria;
- migliore connessione periferia-centro città, soprattutto con i quartieri Carmine e San Paolo che oggi risultano marginalizzati benché centrali;
- rivitalizzazione dei quartieri Carmine e San Paolo che oggi risultano degradati.

vi) LA PARTECIPAZIONE DI EVENTUALI SOGGETTI PRIVATI E LE MODALITA' DI COINVOLGIMENTO ATTRAVERSO PROCEDURE DI EVIDENZA PUBBLICA;

I soggetti coinvolti direttamente nell'intervento sono:

Comune di Ragusa che si occuperà della realizzazione e gestione dei sistemi di connessione tra le stazioni e la città;

RFI S.p.A. che sulla base di un accordo programma ex art.34 del TUEL 267/2001 si occuperà della realizzazione e gestione delle stazioni metro; Trenitalia S.p.A., che attraverso il contratto di servizio decennale (2017/2027) siglato con l'Assessorato Regionale per le infrastrutture e trasporti si occuperà della gestione del servizio di metroferrovia.

Concludendo

Negli anni '30, poco dopo la riunione amministrativa delle "due Ragusa", la Città, dopo aver completato il "taglio" cioè una nuova strada di collegamento fisico ottenuto con lo sventramento del quartiere Scale, pose mano al suo PRG, proponendo collegamenti meccanizzati e cioè un tram a riunire Ibla e Ragusa Superiore ed una teleferica. La guerra, e poi il trionfo dell'auto come mezzo di trasporto di massa, posero fine al miraggio di collegare con mezzi di trasporto pubblico i due separati nuclei urbani, fino al Piano per la Mobilità alternativa del 1996, progettato ma mai realizzato per mancanza di fondi, ma anche per la eccessiva confidenza nel ruolo dell'auto come mezzo universale di spostamento. Oggi in una nuova visione di sostenibilità, i progetti di cui si richiede qui il finanziamento, dalla provincia più a sud d'Italia, potrebbero realizzare aspirazioni, obiettivi e aspettative, tanto antiche quanto certamente attuali oggi ed in linea con gli obiettivi generali di progresso posti oggi all'Italia e all'Europa, coniugando il recupero del patrimonio storico e dall'antica ferrovia con l'ITS ed i più innovativi sistemi di trasporto collettivo.

Ragusa 22/08/2016

Il progettista

(ing. Michele Scarpulla)

il R.U.P.

(ing. Giuseppe Corallo)



Michele Scarpulla

