

F.to II Dirigente  
Ing. Francesco Poidomani

Il Gruppo di progettazione  
Ing. F. Poidomani (dirigente coordinatore)  
Arch. V. Battaglia (resp. servizio pianificazione)  
Ing. S. Leggio (resp. servizio programmazione)

Dicembre 2000

Il Gruppo di collaborazione  
Arch. G. Accillaro (funzionario servizio pianificazione)  
Ing. G. Letticia (dirigente settore 13°)  
Geom. G. Sgarbo (funzionario servizio pianificazione)  
Geom. F. Paparazzo (funzionario servizio viabilità)

F.to II Commissario ad ACTA  
(Ing. P. A. Scaffidi Abbate)

F.to IL VICE SEGRETARIO GENERALE  
— Dott. Giuseppe Salerno —

## A2 - Relazione sulle problematiche

Il Segretario Generale  
Dott. Giuseppe Nicotri



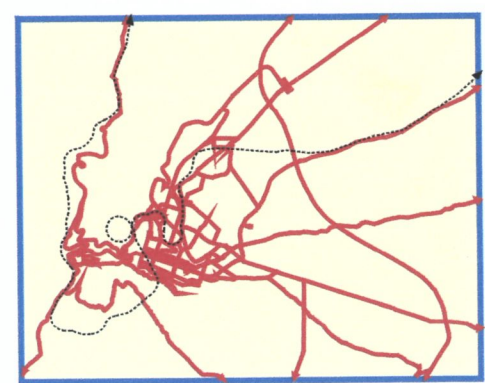
COMUNE DI RAGUSA  
E' copia conforme all'originale adottato con  
la delibera commissariale n. 28 del 29.05.2003  
e allegato e parte integrante dell'atto  
Ragusa, li 05 FEB. 2004

- Elaborati
- A - ELABORATI GENERALI E STATO DI FATTO
  - B - ELABORATI DELLO STATO DI PROGETTO
  - C - ALTRI ELABORATI

## Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)

(Piano Urbano del Traffico)  
RAGUSA

# P.U.T.



Città di Ragusa



## ELENCO DEGLI ELABORATI DEL PGTV

Gli elaborati del PGTV, relativi agli argomenti anzidetti, sono redatti in forma grafica su scale diverse in funzione dei temi rappresentati e in forma descrittiva e tabellare e sono raggruppati come segue:

- A-Elaborati Generali e stato di fatto
- A1-Relazione generale
- A2-Relazione sulle problematiche
- A3-Inquadramento e principale rete stradale territoriale, (scala 1:100.000)
- A4-La rete dei percorsi del territorio comunale (sc. 1:25.000)
- A5-Schema di circolazione della rete principale (1:10000)
- A6-Schema delle linee di trasporto pubblico (1:10.000)
- A7-Schema del sistema della sosta-parcheggi (1:5000)
- A8-Schema delle zone di attrazione e congestione (1:10.000)
- A9-definizione delle caratteristiche della rete stradale principale (tabelle)
- A10-tabelle delle indagini e dei rilevamenti
- A10.1 Tabella del movimento veicolare (monitoraggio sulle strade principali)
- A10.2 Tabella del trasporto pubblico,
- A10.3 Tabella della sosta - parcheggi
- A10.4 Tabella dell'indagine Origine-Destinazione
- A10.5 Tabella delle zone di congestione
- A10.6 Tabella sulla popolazione
- A10.7 Tabella sul parco veicoli circolanti
- A10.8 Tabella sulle manutenzioni
- B-Elaborati dello stato di progetto
- B1-Schema di circolazione della rete principale, (1:10.000)
- B2: da B2.1 a B2.5 Scenari per gli itinerari dei veicoli privati, (1:10.000)
- B3-Scenari per gli itinerari dei bus navetta, (1:10.000)
- B4-Schema del sistema della sosta – parcheggi, (1:5.000)
- B5-Schemi delle principali intersezioni, (mista),
- B6-Classificazione della viabilità
- B7-Isole pedonali e zone a traffico limitato (Z.T.L.)
- C-Altri Elaborati:
- C1-Programma generale di esecuzione e analisi di rispondenza delle soluzioni proposte
- C2-Regolamento Viario
- C3-Sintesi della normativa utile per la pianificazione, la progettazione e la gestione del traffico Urbano

### Rilevamento dati

a cura della Polizia Municipale

Collaborazione alle elaborazioni grafiche:  
L.S.U. Massimo Gurtieri  
Giannamaria Pluchino  
Massimo Poidomani





**P.G.T.U. – RAGUSA**  
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DELLA CITTA' DI RAGUSA.  
DEFINIZIONE DELLE PROBLEMATICHE (elab. A2)

Indice sommario

<b>A</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>Pag. 1</b>
<b>B</b>	<b>CONCENTRAZIONE DI FUNZIONI E OROGRAFIA DEI CENTRI DI</b>	<b>Pag. 1</b>
<b>C</b>	<b>LE ABITUDINI E I COMPORTAMENTI</b>	<b>Pag. 1</b>
<b>D</b>	<b>TRASPORTO PUBBLICO E CARENZE INFRASTRUTTURALI</b>	<b>Pag. 2</b>
	il trasporto pubblico urbano (concessione ast – comune)	
	i parcheggi:	
<b>E</b>	<b>D- IL TRASPORTO PRIVATO</b>	<b>Pag. 4</b>
	la rete stradale come infrastruttura portante del traffico.	
	il trasporto delle persone (veicoli privati)	
	il trasporto delle merci	
<b>F</b>	<b>LA SINISTROSITA'</b>	<b>Pag. 5</b>
<b>G</b>	<b>LA VELOCITA' COMMERCIALE</b>	<b>Pag. 6</b>
<b>H</b>	<b>L' INQUINAMENTO AMBIENTALE</b>	<b>Pag. 7</b>
	Verifica della qualità dell'aria	
	Controlli efficaci sulla manutenzione accurata degli autoveicoli	
	Rinnovamento del parco macchine	
	Corretta gestione del traffico	
	Miglioramento della rete di trasporto pubblico	
	Educazione della cittadinanza ad una corretta politica ambientale	
<b>I</b>	<b>AUSILIARI DEL TRAFFICO</b>	<b>Pag. 10</b>
<b>L</b>	<b>IBLA</b>	<b>Pag. 10</b>
<b>M</b>	<b>PIAZZE STORICHE – ISOLE PEDONALI</b>	<b>Pag. 10</b>
	piazze storiche	
	isole pedonali	
<b>N</b>	<b>GLI INTERVENTI EDILIZI SULLE STRADE COMUNALI</b>	<b>Pag. 11</b>
	servizi tecnologici comunali	
	utenti privati	
	enel, telecom ed enti diversi	
	sicilmetano	
<b>O</b>	<b>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE</b>	<b>Pag. 13</b>



## COMUNE DI RAGUSA

## P.G.T.U. - RAGUSA

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DELLA CITTÀ DI RAGUSA.

## DEFINIZIONE DELLE PROBLEMATICHE (elab. A2)

## A-PREMESSA

Il problema del traffico nella Città di Ragusa è complesso per diversi motivi, di cui proviamo ad individuare i più importanti:

1. La concentrazione di funzioni importanti in parti della città storica le cui strade non sono in grado di soddisfare le esigenze incontrollate del movimento veicolare privato, ancora di più dalla configurazione orografica e urbanistica della città storica,
  2. alcune abitudini ormai consolidate dei cittadini che incidono negativamente sulla corretta articolazione del traffico,
  3. l'insufficienza, lo scarso utilizzo e la scarsa efficienza del sistema del trasporto pubblico, accompagnato da oggettive carenze infrastrutturali della rete veicolare e dei parcheggi che talvolta impediscono di proporre sistemi di mobilità alternativa all'uso del mezzo privato.
  4. La promiscuità delle funzioni della rete stradale (veicoli privati, mezzi commerciali, mezzi pubblici, sosta di scambio e sosta pertinenziale, pedoni)
  5. La promiscuità di spazi pubblici destinati contemporaneamente alla sosta e alla circolazione dei pedoni,
  6. La mancanza di un apposito ufficio tecnico del traffico,
  7. La carenza della segnaletica,
  8. La scarsa organizzazione degli incroci,
  9. La pericolosità di alcune arterie e di alcuni incroci,
  10. L'inquinamento atmosferico, acustico e visivo,
  11. La vetustà del parco macchine circolante.
- Solo per citare i più importanti.

## B-CONCENTRAZIONE DI FUNZIONI E OROGRAFIA DEI CENTRI DI ATTRAZIONE

Nel quartiere centro esistono i maggiori poli di attrazione: Municipio, Banca d'Italia, Prefettura, Questura, Uffici Giudiziari, Banco di Sicilia, Banca Agricola Popolare sede centrale, Provincia, I.N.P.S., Ospedale Civile, Poliambulatorio, I.N.A.I.L., Ufficio Igiene, Laboratorio di Igiene e Profilassi, E.N.E.L., Telecom, nonché alcune scuole (Liceo Classico, Scuola Media Crispi, Scuola Media Mazzini, Scuola Elementare Cesare Battisti, ed altre ancora) sede centrale della Posta, Genio Civile, Polizia Stradale, Carabinieri, Ospedale G.B. Odierma,

Nel quartiere di Ibla, e in alcune parti è difficile l'accessibilità e sono difficili i collegamenti per la larghezza minima delle strade e la presenza di un sistema di scale che pone problemi anche alla semplice accessibilità pedonale.

## C-LE ABITUDINI E I COMPORTAMENTI

Per la ricognizione delle abitudini e dei comportamenti, da parte della Polizia Urbana, sono stati elaborati questionari e indagini di varia natura, effettuati accertamenti per l'analisi della situazione esistente, sono state realizzate alcune iniziative mirate a coinvolgere un certo numero di cittadini; sono state tenute delle riunioni con l'Associazione Commerciali, con commercianti che operano nelle diverse zone della città; incontri con operatori turistici e commerciali, trasportatori, albergatori, operatori di banche.





Incontri con il mondo scolastico con conferenze, colloqui con gli studenti delle scuole medie inferiori e superiori, conferenze mirate a sensibilizzare i giovani fruitori della strada come pedoni e come motociclisti.

Sono stati coinvolti 6084 dipendenti pubblici di 133 uffici pubblici.

L'indagine sui cittadini è stata realizzata in due tempi;

In un primo momento sono stati individuati 133 uffici, ai cui Responsabili sono state chieste notizie sul numero dei dipendenti;

Successivamente sono stati inviati questionari a tutti i 6084 dipendenti degli Enti che in parte hanno risposto ai quesiti. Successive indagini meno formali, hanno consentito, anche alla luce dell'esperienza quotidiana, di evidenziare le abitudini e i comportamenti più significativi.

Inoltre sono state indagate le operazioni di carico e scarico di merci, orario ed itinerari dei mezzi pesanti, orario di consegna delle carni macellate, con una serie di provvedimenti mirati a realizzare tutti i movimenti dei mezzi pesanti che hanno una rilevanza economica eccezionale, ma che incidono pesantemente sui problemi della circolazione della nostra città.

Interessanti e meritevoli della massima attenzione sono rilevate le inchieste sui ristoranti, alberghi e bar, rilevando un notevole flusso di frequentatori di bar e ristoranti ed un notevole flusso turistico.

## **Le abitudini negative più frequenti riscontrate tra i Ragusani si possono sintetizzare come segue:**

- Scarso affidamento al mezzo pubblico sia per fatti oggettivi (frequenze troppo alte, cattiva gestione del servizio, scarsa e a volte inesistente organizzazione e qualificazione delle fermate ecc.), che per convinimenti soggettivi e scarsa cultura generale dell'uso del mezzo pubblico.
- abitudine a "passeggiare" nelle vie del centro con l'automobile.
- Utilizzo del singolo mezzo per trasportare il solo conducente con un indicatore di occupazione eccessivamente basso (circa 1,6 occupanti per autovettura).
- Ciò vuol dire che a titolo di esempio i dipendenti del Comune portano ad un movimento veicolare di 400 – 500 auto circa; facendo lo stesso ragionamento per i dipendenti delle Poste, Banca d'Italia, Prefettura, Questura, Uffici Giudiziari, Banche, Ospedali, TELECOM, ENEL, ecc. si arriva ad un movimento veicolare che non può essere sopportato dalle strade cittadine e contenuto nei parcheggi.
- Il comportamento dell'automobilista non sempre è improntato sul rispetto del codice stradale, specie nei momenti di maggiore densità veicolare; il nervosismo prevale e si assiste facilmente a qualche prevaricazione a danno di automobilisti più timidi o più prudenti.
- Gli automezzi si muovono con il preciso scopo di raggiungere uno spazio di sosta o di semplice fermata il più vicino possibile al luogo di lavoro, al luogo di acquisto, alla abitazione del conducente cioè vuol dire che permane la cultura del servizio veicolare cosiddetto "porta a porta" fatto che nei luoghi di elevato flusso di traffico, significa rallentamento, congestione, nervosismo, inquinamento, possibilità di incidenti ecc.
- I mezzi pesanti si muovono in orari e itinerari indifferenziati ed effettuano le operazioni carico e scarico senza nessun criterio pianificato,
- I cittadini Ragusani in linea con la cultura nazionale, considerano la strada come un bene di proprietà collettiva a disposizione sia per la circolazione per la che per la sosta, il che significa che il suolo pubblico è difficilmente accetta limitazioni al suo uso.
- E' necessario provocare una inversione di tendenza nel senso di considerare che l'elevato tasso di circolazione preclude il libero uso della strada, nella logica di un interesse più generale.

## **D-TRASPORTO PUBBLICO E CARENZE INFRASTRUTTURALI**

### **il trasporto pubblico urbano (concessione ast – comune)**

La problematica del trasporto pubblico non trova facile soluzione con la definizione di principi astratti ma necessita più di altre di una particolare attenzione a partire dalla redazione di un piano programma che preveda una preliminare concertazione con i vari soggetti coinvolti e la ricerca dei





consenso da parte della cittadinanza e che no escluda la possibilità' di partecipazione del Comune e di altri soggetti istituzionali all'attività' di gestione, In questa logica si dovrà' muovere un "Piano esecutivo del trasporto pubblico" che si occupi tra l'altro:

- di un contatto capillare con i cittadini sin dalla fase di preparazione, per comunicare l'offerta e ricevere comunicazioni sulle esigenze, nella logica della **ricerca del consenso**,
- della funzionale organizzazione delle **fermate** e della qualificata realizzazione degli **spazi di attesa**,
- degli **itinerari** mirati alle esigenze della struttura urbanistica della città' e a quelle del cittadino,
- della istituzione di corsie preferenziali per il solo mezzo pubblico, che riducano i tempi di percorrenza,
- delle **problematiche di gestione** del servizio e della sua efficienza in relazione alle capacità' organizzative e finanziarie del soggetto gestore che dovrebbe essere improntato su principi di efficienza ed efficacia.

### **i parcheggi:**

Dalle indagini effettuate dalla Polizia Urbana si rileva che:

- la domanda di sosta che nel centro storico amministrativo- commerciale della città è di 16.530 macchine di cui 14.466 parcheggiate in modo regolare, mentre 2.064 sono risultate parcheggiate in divieto di sosta.
- Nei giorni di sabato si ha una domanda di parcheggi di 10.751 di cui 9.416 parcheggiate in modo regolare.
- Nelle ore notturne, sempre nella fascia centrale della città, vi è una domanda di sosta di 3.029 con solo 47 autoveicoli parcheggiati irregolarmente.

Attraverso l'indagine a cordone origine/destinazione ed il controllo delle macchine in sosta dentro la città, si è arrivato a valutare la richiesta di sosta esistente a Ragusa.

Dall'indagine a cordone si rileva che giornalmente entrano in città, in media circa 28.000 veicoli. Per la valutazione dell'offerta dei parcheggi (possibilità di poter parcheggiare in città) sono stati effettuati accertamenti sulla capacità delle strade che consentono parcheggi all'interno ed all'esterno del cordone di indagine.

Questa analisi fa rilevare che la dotazione di parcheggi (l'offerta) nella parte indagata è insufficiente. Però' questa semplice considerazione non basta ad affrontare la problematica. Per potere attuale una corretta politica del traffico urbano occorre che via sia una sufficiente dotazione di parcheggi sia privati che pubblici. La mancanza di parcheggi privati in molte costruzioni, specialmente quelle realizzate prima dell'obbligo del parcheggio di legge nella costruzione degli edifici (1967), e cioè' in prevalenza nei centri di vecchia costruzione, che in molti casi coincidono con le principali aree di attrazione, determina una prima problematica che è' quella del parcheggio per i residenti. (**Parcheggi pertinenziali stanziali**), per questo problema occorre individuare tratti stradali e/o aree da destinare alla sosta dei veicoli per i residenti.

Altro problema è' costituito dalla necessità' che determinano i visitatori nelle zone ad elevata congestione di traffico che accrescono la domanda di parcheggi (**pertinenziali di relazione**).

Questo problema, che a prima vista sembrerebbe potersi risolvere con un accrescimento dell'infrastruttura "Parcheggio", va affrontato invece con una serie coordinata di azioni che spingano il visitatore ad utilizzare sistemi alternativi di trasporto, operando una gestione efficiente dei pochi spazi disponibili, sia con idonei sistemi di tariffazione che con l'introduzione di orari permessi, per particolari operazioni o individuazione di particolari esigenze. (spazi per carico e scarico merci, per portatori di Handicap ecc.)





L'individuazione e la corretta gestione dei luoghi di sosta, consente di definire le condizioni della accessibilità veicolare a qualsiasi destinazione, con interventi mirati a:

- a- privilegiare un trasporto alternativo e quindi limitando la possibilità di sosta in alcune zone,
- b- sottoporre la sosta a particolari limiti: durata della sosta anche in relazione alla provenienza, limitazione temporale, tariffazione;
- c- concentrare i flussi del traffico verso alcune aree particolarmente attrezzate;
- d- realizzare infrastrutture tese ad ampliare le opportunità di accesso,
- e- programmare una diversificazione degli orari di inizio delle attività lavorative nei principali enti pubblici e delle lezioni scolastiche.

f- Ecc.

Una gestione ed un controllo efficace sul sistema della sosta è in condizione di verificare gli accessi veicolari a determinate zone urbane.

E' da rilevare inoltre e cio' costituisce un'ulteriore problema che le linee di trasporto pubblico non trovano il supporto di idonei **parcheggi di scambio**, che a Ragusa devono essere realizzati individuando le aree relative ed effettuando gli interventi necessari. La realizzazione di parcheggi di scambio nelle zone immediatamente adiacenti ai capolinea o alle fermate piu' importanti potrà consentire una migliore accessibilità all'uso del mezzo pubblico e una migliore circolazione in città.

#### **la rete stradale come infrastruttura portante del traffico.**

Anche l'inadeguatezza delle strade e delle intersezioni e la mancata realizzazione di alcune arterie prefigurate organicamente al traffico dalle scelte urbanistiche del PRG del 1970, costituiscono un problema.

Problematiche in rapporto alla configurazione strutturale dei percorsi sono:

- Le caratteristiche geometriche di molte strade del centro che non hanno le dimensioni adatte per consentire una circolazione libera da vicoli (senso unico, divieto di sosta ecc.),
- La mancanza della strutturazione di alcuni incroci congestionati con rotonde, isole di canalizzazione del traffico, semafori ecc.
- La mancata realizzazione di alcune arterie che faticiterebbero l'accesso l'attraversamento e l'uscita dal sistema urbano nonche' soluzioni alternative a quelle che oggi determinano la congestione
- La insufficiente segnalatica, orizzontale e verticale per guidare i percorsi e allertare il conducente su particolari situazioni di pericolo,
- La costante manutenzione non programmata e la successiva fase di ripristino della sede.

### **E-IL TRASPORTO PRIVATO**

#### **Il trasporto delle persone (veicoli privati)**

L'uso indiscriminato del mezzo privato rappresenta un'ulteriore problema in quanto da strumento di mobilità, si sta trasformando in strumento di blocco della mobilità, oltre che generatore di inquinamento e quindi dannoso per la salute.

Oggi Ragusa non consente più di poter contare, con certezza, sul mezzo privato come veicolo di movimento e di trasferimento.

Lo sviluppo disordinato della mobilità urbana ha provocato una condizione di degrado della città che sta subendo le conseguenze negative di questa involuzione della qualità.

Imputato principale del degrado è il trasporto privato.

La diffusione dell'utilizzo dell'automobile provoca fenomeni cumulativi di degrado, non solo sulla funzionalità del trasporto pubblico, ma su tutto l'ambiente urbano, perché crea un circolo vizioso, tanto pericoloso quanto inarrestabile: la congestione del traffico urbano crea notevoli rallentamenti, che fanno diminuire la velocità commerciale del trasporto pubblico, con conseguenza malumore degli utenti, che continuano sempre più a preferire il mezzo privato, cosa che provoca, come





conseguenza, l'aumento della congestione del traffico pubblico, che delude ancora di più le esigenze degli utenti, che trascurano il mezzo pubblico a favore del mezzo privato. Dalla congestione del traffico, deriva anche un elevato livello di insicurezza per tutti gli utenti della strada, insicurezza dovuta quasi sempre allo stress ed al nervosismo che colpisce chi è nella strada, insicurezza che si traduce in un enorme costo sociale ed economico.

### **Il trasporto delle merci**

Il trasporto merci interviene sempre più con la mobilità delle persone, contribuisce in maniera significativa all'inquinamento acustico, atmosferico e visivo, e alla congestione del movimento veicolare accentuando i contrasti fra circolazione dei mezzi pesanti che trasportano merci, veicoli privati ed autobus urbani e di linea. Questa problematica rende necessario uno studio mirato a risolvere il problema realizzando ove possibile percorsi separati, orari definiti per la percorrenza di alcune arterie e per la sosta di carico e scarico delle merci, fissando un limite alla dimensione del mezzo per alcune strade ecc.

Per avviare l'analisi della problematica il Corpo di Polizia municipale sono stati effettuate alcune rilevazioni che hanno condotto ai seguenti risultati:

- i servizi urbani di trasporto merci vengono effettuati con mezzi di grossa portata;
- L'attività di consegna non è pianificata,
- i destinatari del trasporto e cioè gli esercizi all'ingrosso e al dettaglio, gli enti pubblici ed i centri commerciali, sono in grado di richiedere ai loro fornitori orari ben precisi per la consegna delle merci.

Per la soluzione del problema si possono adottare misure di tipo strutturale e misure di tipo organizzativo, così ad esempio si potrebbe:

1. utilizzare per la consegna automezzi di ridotta portata (meno di 3.500 kg.);
2. stabilire fasce orarie per il carico e scarico delle merci, riservando nelle ore consentite appositi spazi per il carico e scarico.

3. creare una zona di raccolta di tutte le merci, invitando i commercianti ad organizzarsi in questo senso, in questo caso occorrerebbe creare una zona appositamente attrezzata,
4. creare un sistema di autorizzazioni speciali per trasporti che siano particolarmente impattanti con il traffico, e per motivi di comprovata necessità in casi particolari come ad esempio

- per interventi urgenti o di emergenza, o che trasportano materiale od attrezzature occorrenti a fini specifici
- per mezzi appartenenti alle pubbliche amministrazioni per motivi urgenti,

- per trasporti di mobili, dovuto al trasferimento di domicilio, da documentare allo ufficio di Polizia municipale
- per veicoli che trasportano vagoni ferroviari,
- per veicoli che trasportano mezzi di movimento terra,

- ecc.

### **F-LA SINISTROSITA'**

Altro problema e costituito dagli incidenti stradali. Uno studio effettuato sugli incidenti rilevati nel centro urbano, ha fatto emergere una grossissima e per certi versi prevedibile alta percentuale di incidenti stradali con coinvolgimento di giovani. L'espansione di Ragusa in modo considerevole, la nascita di grossi insediamenti in periferia, come le contrade Puntarazzi, Cisternazzi, Beddio, Nunziata, Croce, Pendente, hanno determinato un cambiamento le abitudini ed i modi di vivere di decine di migliaia di cittadini, che hanno determinato un enorme aumento del flusso della circolazione e quindi della mobilità urbana. Tale enorme espansione ha fatto sì che migliaia di famiglie hanno dovuto organizzare il loro modo di vivere sotto la impellente necessità di spostarsi rapidamente e continuamente dalle abitazioni, ai posti di lavoro, alla scuola, ai luoghi di ritrovo, a luoghi di incontro con gli amici. Le varie esigenze di spostamento in una famiglia, per svariati motivi: lavoro per i genitori, scuole per i figli, luoghi di ritrovo etc., hanno costretto molte famiglie, a causa delle diverse esigenze di





mobilità, ad acquistare diversi veicoli perché, ogni componente la famiglia richiede un proprio

mezzo di spostamento.

Da qui un uso quasi smoderato di veicoli, che invadono il centro della città, determinando un flusso enorme veicolare, con una conseguente alta densità di pericolosità.

Proprio lo studio della sinistrosità ha fatto emergere la necessità di indirizzare gli sforzi finalizzati

a:

- 1) Realizzazione di una serie di infrastrutture atte a ridurre la percentuale della sinistrosità che esiste allo stato potenziale ad ogni intersezione;
- 2) La necessità di ristrutturare il maggior numero possibile di intersezioni esistenti, anche attraverso semafori ove non vi sono soluzioni strutturali possibili;
- 3) Inculcare nei giovani (le maggiori vittime degli incidenti) la cultura della sicurezza del traffico,
- 4) Diffondere in tutta la cittadinanza la cultura della sicurezza congiuntamente alla generale cultura del traffico.

L'obiettivo di creare una "cultura del traffico", non è di facile attuazione perché richiede una inversione di tendenza rispetto a quella attuale.

Nel tempo ed in vari momenti ufficiali della Polizia Municipale hanno tenuto nelle varie scuole della città, lezioni di educazione stradale. Ciò costituisce però solo una minima parte delle azioni che vanno poste in essere.

Il primo momento educativo è però sempre affidato ai genitori, che debbono essere i primi a comportarsi in modo corretto, in quanto vengono presi ad esempio dai figli ed è perciò che la campagna di educazione va estesa a tutti i cittadini attraverso progetti mirati. Il comportamento di un genitore è determinante per la formazione dei figli, perché se il genitore agisce in modo sbagliato, successivamente diventerà quasi impossibile convincere i figli ad agire correttamente.

Gli incidenti stradali comportano un elevato costo sociale che ha una valenza anche di natura economica oltre che morale.

Ai costi non valutabili mai eccessivamente, della vita umana, dei danni ai mezzi, si debbono aggiungere i costi indiretti, mai valutati esattamente, che l'incidente comporta a partire dall'attività di rilievo sino a quella degli ospedali.

Si è rilevato che in media per ogni incidente si perdono oltre 15 ore di lavoro da parte dei vigili che lo hanno rilevato.

Per l'utilizzo del sistema informatico, a Ragusa sono state elaborate ed analizzate le dinamiche degli incidenti verificatesi con maggiore frequenza nelle vie di Ragusa, allo scopo di individuare gli interventi strutturali da attuare sulle sedi stradali, sugli impianti semaforici, sulla segnaletica e perfino sull'illuminazione pubblica.

Un modo efficace per ridurre gli incidenti si può ottenere dal controllo automatico degli elementi che sono la causa della maggior parte degli incidenti: velocità pericolosa, attraversamento dei semafori col rosso, e con l'introduzione degli apparecchi autostop.

La possibilità di poter essere individuati e multati attraverso un controllo fotografico, consiglierebbe agli automobilisti, i motociclisti ad ad un maggior rispetto appunto della velocità e dell'uso corretto degli impianti semaforici con una sensibile diminuzione degli incidenti.

Nel periodo giugno 94 - maggio 95 nel solo centro abitato di Ragusa si sono verificati n. 381 incidenti stradali con una media di un incidente al giorno.

## G-LA VELOCITA' COMMERCIALE

Il sistema della viabilità della città, la mancanza di corsie preferenziali per i mezzi pubblici su gomma, l'utilizzo contemporaneo di tutti gli utenti della strada che va dal pedone ai mezzi pesanti, non consentono lo sviluppo di una idonea velocità commerciale che a Ragusa va da un minimo di 10 Km. ad un massimo di 18 Km. orari.





Un veicolo privato da Piazza Pola per andare in Viale Europa impiega un tempo che va dai 13 minuti fino ad un massimo di 38 minuti, mentre dal Viale Europa a Via B. Croce impiega una media di 16 minuti.

E' discreto il tempo che impiega un veicolo privato che va da Piazza Vann'Antò a Via Roma che supera appena i 10 minuti.

L'attuale servizio di autobus urbano per percorrere tutto l'itinerario, fermate comprese, impiega circa 50 minuti.

Questo altro aspetto problematico non ha soluzioni specifiche se non attraverso il generale miglioramento del sistema della mobilità urbana.

## H-L'INQUINAMENTO AMBIENTALE

E' il traffico autoveicolare la principale fonte di inquinamento atmosferico che determina il degrado delle atmosfere urbane. Occorre, quindi, intervenire prontamente per prevenire gli effetti nocivi che ne discendono.

Dall'esame della campagna per la tutela dell'ambiente e sicurezza stradale organizzata dall'A.C.I. Ragusa e dalla Amministrazione Provinciale di Ragusa nel 1992, si è rilevato, per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico, che il 52% delle autovetture alimentate a benzina sottoposte a controllo, non erano regolari, mentre tale percentuale è aumentata del 67% degli automobilisti per le autovetture alimentate a gasolio.

Si è constatato che il 65% dei veicoli controllati sono stati sottoposti a revisione per l'emissione dei gas.

Da ciò si può dedurre la necessità, da parte dell'Amministrazione Comunale, di attuare interventi per controlli più frequenti sulla funzionalità dei veicoli tesi alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, concorrendo così alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, che rappresenta uno dei quattro obiettivi che l'art. 36 del Codice della Strada impone al P.U.T..

Compito del P.U.T. non è quello relativo allo studio dei fattori inquinanti che costituiscono la contaminazione di fondo, ma quello relativo allo studio dei comportamenti degli utenti, limitatamente al traffico veicolare, che può essere circoscritto all'inquinamento urbano, conseguenza sia del traffico veicolare, che delle politiche di intervento, finalizzate a ridurre tutti gli elementi inquinanti quali polveri sospese, anidride solforosa, ossidi di azoto, benzene, ossido di carbonio, ossidi di zolfo, piombo, idrocarburi incombusti.

La politica di intervento per la riduzione delle sostanze inquinanti, deve essere orientata a:

Verifiche della qualità dell'aria;  
 Controlli efficaci sulla manutenzione accurata degli autoveicoli;  
 Rinnovamento del parco macchine;  
 Corretta gestione del traffico cittadino;  
 Miglioramento della rete di trasporto pubblico;  
 Educazione della cittadinanza ad una corretta politica ambientale;

### Verifica della qualità dell'aria

Un ruolo importante riveste l'attuazione di ricorrenti controlli dell'aria e la realizzazione di reti di rilevamento con la conseguente elaborazione dei dati rilevati.

Nel periodo dal 03.12.1999 al 12.01.2000, mediante l'impiego della stazione mobile messa a disposizione dall'Amministrazione Provinciale, è stata condotta una campagna di misurazioni in Viale del Fante a Ragusa. Anche se le misure effettuate devono considerarsi valide solo per le aree monitorate e per il periodo temporale considerato, si può ritenere di un certo rilievo il risultato dell'elaborazione dei dati provenienti dagli strumenti installati nella stazione mobile.

Relativamente ai parametri analitici oggetto dell'indagine ed a seguito della elaborazione dei dati, alla luce del DPR n.203 del 24.05.1988 e del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 25.11.1994, si riportano nel seguito le osservazioni che possono essere fatte:

Biossido di zolfo, monossido di carbonio e ozono: durante il periodo di osservazione, i valori registrati sono stati costantemente sotto la soglia di accettabilità stabiliti dai decreti;

Biossido di azoto: i valori rilevati sono stati sempre al di sotto dei limiti di allarme;

Polveri: i valori registrati sono stati molto al di sotto dei limiti di attenzione stabiliti dai decreti.

Idrocarburi: le registrazioni hanno evidenziato che i valori misurati sono stati sempre sotto i limiti di attenzione.

Benzene: valori medi giornalieri registrati sono stati sotto il limite di attenzione.





### Controlli efficaci sulla manutenzione accurata degli autoveicoli

Con l'operazione "Auto Pulita" promossa dall'Amministrazione già dal 1996 ha istituito un servizio per il controllo delle emissioni dei gas di scarico per i veicoli a motore svolto da imprese abilitate che abbiano stipulato apposita convenzione con il Comune, accertando che dette emissioni rientrino nei limiti prescritti nella Direttiva CEE 92/55 del 22.06.92, esaminando i parametri: CO, HC, HC per vetture a benzina non catalizzate, opacità per vetture diesel. L'esito positivo del controllo dà luogo al rilascio dell'attestato "Bollino Verde", valido per 12 mesi e conforme alle caratteristiche del modello di cui al Decreto del Ministero dei Trasporti del 28.02.94. Ad oggi le autofficine idonee che hanno sottoscritto la convenzione con il Comune sono 57, mentre il numero di "Bollini Verdi" rilasciati è di circa 500 all'anno.

### Rinnovamento del parco macchine

L'intervento per il rinnovamento del parco macchine deve essere realizzato attraverso controlli più severi sulla emissione dei gas delle autovetture obsolete, con la necessità quindi di un controllo severo, rigoroso, con l'eliminazione dalla circolazione di autovetture con motori di vecchia concezione, poco efficienti. Occorre ridurre la vita media di un'autovettura che in Italia supera i 14 anni ed a Ragusa i 15, e cercare di eguagliare la media europea che è di 12 anni. I predetti controlli, efficaci e rigorosi, servono principalmente ad imporre la manutenzione accurata degli autoveicoli. Le emissioni nocive di un autoveicolo aumentano sempre a causa del deterioramento delle parti meccaniche, peggioramento che è possibile attenuare con un'adeguata manutenzione.

### Corretta gestione del traffico

Il traffico veicolare contribuisce in modo notevole all'inquinamento a causa dei rallentamenti, e peggio, delle fermate. Le preoccupazioni per gli effetti ambientali causati dall'uso della benzina e del gasolio hanno riacceso l'interesse per i combustibili non derivati dal petrolio. Tra questi, il carburante che dovrà essere maggiormente impiegato nel futuro, al fine di tutelare l'ambiente, è l'idrogeno, che presenta un impatto ambientale minimo. L'utilizzo di veicoli elettrici, non inquinanti e meno rumorosi di quelli a combustione interna, consente un maggiore risparmio energetico; purtroppo però, a meno di grossi progressi tecnologici, esso sarà limitato a certi settori del mercato in cui le prestazioni e la gamma dei modelli sono meno importanti. Tali veicoli costituiscono, peraltro, una valida alternativa solo se i combustibili usati per generare l'elettricità provengono da fonti rinnovabili. Al di là della ricerca e della sperimentazione di combustibile alternativi, oggi occorre disincantare l'uso di veicoli diesel, notoriamente i più inquinanti fra quelli in circolazione, ed eliminare il piombo dalle benzine per consentire l'uso di marmitte catalitiche. I dispositivi per disinquinare i gas di scarico del motore a benzina possono essere:

I postcombustori termici;  
I postcombustori catalitici ossidanti;  
I postcombustori catalitici «a tre vie» (ossidanti/riducenti);  
I postcombustori termici - sostanzialmente sono degli inceneritori - abbattano CO e HC; non hanno praticamente efficacia su NO<sub>x</sub> e piombo;  
I postcombustori catalitici ossidanti sono più efficaci di quelli termici; contenendo catalizzatori a base di metalli del gruppo del platino non tollerano la presenza del piombo.  
La marmitta catalitica a tre vie è un contenitore di forma simile al comune silenziatore. Tale dispositivo, che viene inserito nel condotto dei gas di scarico (a monte del silenziatore), è un vero e proprio piccolo reattore chimico, nel quale si realizzano le reazioni sopra citate. L'alimentazione è costituita dai gas uscenti dal motore, il prodotto è un gas costituito essenzialmente da azoto, anidride carbonica e vapore d'acqua (nonché da tracce di inquinanti la cui concentrazione deve restare al di sotto dei limiti di legge).  
Il dispositivo, abbastanza efficiente se usato nel campo di temperatura efficace, non funziona «a freddo»; inoltre bisogna tener conto del fatto che le reazioni che si svolgono nella marmitta sviluppano calore, pertanto possono verificarsi surriscaldamenti oltre i 900°, che disattivano il catalizzatore.  
Infatti i reattori catalitici a corrente devono funzionare in condizioni per quanto possibili costanti, evitando i transitori che possono provocare o caduta della conversione o disattivazione del catalizzatore.  
Durante l'esercizio dell'autovettura la marmitta catalitica è soggetta a danneggiamento chimico, tecnico e meccanico. La corrente di gas arriva alla marmitta a temperatura incostante (per esempio più bassa dopo l'avviamento del motore, più alta durante lunghi percorsi in autostrada e nelle condizioni di traffico cittadino difficile), mentre il catalizzatore è efficace solo entro un intervallo di temperatura abbastanza ristretto.  
L'autovettura in circolazione subisce accelerazioni, decelerazioni, scosse, ecc. che possono danneggiare la marmitta e soprattutto la massa catalitica (sia essa sotto forma di monolito, di più moduli, di grani, ecc.). Si possono formare vie di minor resistenza al flusso del gas peggiorando così il contatto tra componenti inquinanti e catalizzatore e riducendo notevolmente l'efficacia complessiva del dispositivo.





Da qui la necessità di gestire il traffico con l'intenzione di limitare i disagi, cercando di rendere più agevoli i movimenti veicolari, risultati che si possono conseguire con provvedimenti mirati a:

Separare il movimento locale dal traffico intenso;

Migliorare le intersezioni libere e semaforizzate;

Ridsegnare la sosta consentendola esclusivamente sulle strade a traffico locale;

Interventi finalizzati ad utilizzare mezzi pubblici che usano carburanti alternativi quali:

gas naturali (metano);

gas di petrolio liquefatto (GPL) compresso o liquefatto;

metanoli: che contengono carbonio, ossigeno, ed idrogeno;

etanolo: che si ottiene dalla fermentazione di mais, canna da zucchero, barbabietola;

elettricità;

idrogeno.

I parametri che determinano la concentrazione degli inquinanti derivano da:

Numero dei veicoli circolanti divisi in:

Autoveicoli;

Motocicli;

Autobus;

Motocarri;

Autocarri merci;

Autocarri speciali;

Motrici per semirimorchi;

Anzianità dei veicoli:

a) a benzina;

b) a diesel;

Categoria di appartenenza

Cilindrata dei veicoli

Tipo di alimentazione dei veicoli

Stato di manutenzione dei veicoli.

### Miglioramento della rete di trasporto pubblico

E' fondamentale la riorganizzazione dei sistemi di trasporto pubblico. E' divenuto indispensabile passare da una mobilità centrata sull'automobile ad un sistema di trasporti alternativo, caratterizzato da una di mezzi impiegati in maniera complementare.

I sistemi di trasporto collettivi presentano una serie di vantaggi rispetto alle automobili e, se utilizzati in modo estensivo, sono notevolmente meno inquinanti e più efficienti dal punto di vista dei consumi.

Senza contare che consentono di ridurre la congestione del traffico.

Con adeguate progettazioni le reti di trasporto pubblico possono offrire la stessa flessibilità d'uso delle auto private. Orari sincronizzati e sistemi multidirezionali e intrecciati (a tela di ragno) permettono comodi passaggi da una linea all'altra.

L'impiego e l'efficienza dei mezzi pubblici possono essere migliorati rendendoli più facilmente accessibili, soprattutto nelle periferie.

I mezzi pubblici possono facilitare e incrementare lo sviluppo di città più concentrate, mentre l'espansione di una città spesso è determinata dalla necessità di scorrimento del traffico.

I piani regolatori possono così incrementare lo sviluppo delle aree periferiche.

Più le zone residenziali e di lavoro sono vicine, più diminuiscono i tragitti da percorrere, più diventano utilizzabili ed efficienti i mezzi pubblici. In altri termini, città più concentrate disincantano l'uso dei veicoli privati.

### Educazione della cittadinanza ad una corretta politica ambientale

Non trascurabile, infine, il ruolo degli automobilisti che dovrebbero impegnarsi, consci degli aspetti tossici insiti negli scarichi dei propri veicoli, in sistemi comportamentali di guida e di impiego degli automezzi che siano rispettosi della salute dell'uomo e della salvaguardia dell'ambiente.

Per la prevenzione a lungo termine, un ruolo fondamentale è svolto dalla scuola, che può affrontare l'argomento secondo due direttrici principali: la prima prevedendo interventi specifici tesi alla conoscenza del reale impatto sulla salute dell'uomo e sull'ambiente dovuto alle emissioni; la seconda, inserendo nei programmi didattici e di ricerca, specie delle discipline scientifiche, l'approccio allo studio per l'individuazione di sistemi migliorativi per ridurre il carico inquinante degli scarichi, agendo sia sulle caratteristiche dei combustibili che su quelle meccaniche dei motori.





## I-AUSILIARI DEL TRAFFICO

In quasi tutte le città d'Italia, compresa Ragusa, gli organici del Corpo di Polizia Municipale sono molto al di sotto del limite di guardia; in atto l'art. 12 del Codice della Strada ha previsto la possibilità di utilizzare solamente i dipendenti in esso indicati.

Un problema di non facile soluzione per Ragusa è il controllo della sosta, sia nelle aree da assoggettare a pagamento, che nelle aree limitrofe, a forte richiesta di parcheggio, dove impera la legge della sosta selvaggia (sosta sul marciapiedi, doppia fila o davanti passo carrabile).

Dati i limiti di personale del Corpo, si rende necessaria la istituzione della figura degli Ausiliari del Traffico, in condizione di potere accertare le violazioni che la circolazione e la sosta comportano. L'Amministrazione Comunale si è orientata a istituire la tariffazione della sosta in zone limitrofe (P.zza Libertà, P.zza Poste) per un periodo di esperimento, riservandosi la possibilità di ampliare le zone a seconda dei risultati ottenuti.

E' evidente comunque che anche a Ragusa l'istituzione di personale col compito di disciplinare la sosta avrà notevoli vantaggi, non ultimo quello che dà la possibilità ai vigili in servizio di adempiere a tutti gli altri compiti istituzionale che sono chiamati ad assolvere.

Hanno compito esclusivo di controllare la sosta nelle aree a pagamento in esecuzione e con le modalità che dovranno essere stabilite da una regolare delibera comunale, come previsto dall'art.4 del Codice della Strada.

Operativamente dovranno dipendere dal Comando della Polizia Municipale, mentre per il lato economico e giuridico dipenderanno dall'associazione di servizi cui il Comune vorrà assegnare l'incarico (es. ACI).

## L-IBLA

Il quartiere di Ibla ha esigenze diverse e per un certo senso, opposte a quelle di Ragusa Centro I punti critici del quartiere sono, oltre la P.zza Repubblica (destinata a ricevere il traffico del C.so Mazzini, di Via del Mercato, C.so Don Minzoni), Via XI Febbraio, Via Torrenuova (che attraversano la parte alta del quartiere) e la Via Giusti.

Se in queste vie l'istituzione del senso unico è un atto dovuto nelle altre vie il senso unico viene imposto per la fluidità della circolazione e per mantenere la bassissima percentuale di sinistrosità. Viabilità: Il movimento veicolare privato e quello di transito per i veicoli che provengono appunto da Giarratana, Palazzolo e talvolta anche da Siracusa, è degno di una certa attenzione.

Veicoli pesanti: il movimento dei mezzi pesanti non è di eccessivo peso per cui la sola imposizione della consegna della merce con veicoli di massa inferiore alle 3 tonnellate e mezzo, può risolvere il problema.

Parcheggi: Il numero limitato dei veicoli dei residenti, nel quartiere, non creerebbe eccessivi problemi di parcheggio, ma il polo di attrazione turistico e soprattutto, quello commerciale per la frequenza nei fine - settimana di molti giovani, pone il problema dello spazio ove contenere la sosta. In questo senso volte agli spazi già individuati ed utilizzati sarà potenziata la segnaletica al fine di utilizzare il troncone della panoramica ed altri spazi che verranno individuati.

Un altro problema è il collegamento di Ibla col Centro. In atto per andare da Ibla al Centro e viceversa viene utilizzato in parte il Corso Mazzini ed in parte l'ex 115 che dalla Via Risorgimento si immette nella piazzetta Don Minzoni; il veicolo privato è di gran lunga privilegiato a causa della bassa frequenza delle corse degli autobus.

Tuttavia, nel complesso il servizio collettivo previsto dalla nuova concessione era sufficiente per il collegamento col Centro della città, con l'Ospedale Maria Paternò Arezzo ed il Cimitero Centrale.

## M-PIAZZE STORICHE - ISOLE PEDONALI

Senza perdere d'occhio la necessità e la domanda della sosta, è necessario purtuttavia, tenere presente alcune esigenze di varia natura: inquinamento atmosferico, acustico, salvaguardia monumenti storici, bellezze architettoniche, criteri di vivibilità ecc..







Una esigenza particolarmente evidenziata dai cittadini di Ragusa è la necessità di poter disporre di zone riservate esclusivamente ai pedoni, che hanno bisogno sempre più di vivere in una città a misura d'uomo.

A Ragusa si sente in modo particolare l'esigenza di poter disporre dell'uso esclusivo di alcune vie particolarmente usate per ottenere una certa tranquillità.

Nell'ottica di tali considerazioni, si sono ipotizzate le esigenze di:

- 1) tutelare alcune piazze storiche;
- 2) riservare alcune vie ai pedoni (isole pedonali).

#### **piazze storiche**

Non si può non considerare l'importanza di alcune piazze che debbono essere tutelate per vari motivi (importanza storica, bellezza architettonica, legittima necessità dei cittadini) e che debbono essere restituite ai pedoni.

Non dovrebbe più essere consentita la sosta di veicoli in:

1) Piazza Duomo;

2) Piazza San Giovanni;

3) Piazza Salvatore;

4) Piazza Repubblica.

Piazze in cui non dovrebbe essere consentita la sosta di qualsiasi veicolo per qualsiasi motivo.

#### **isole pedonali**

Moltissimi cittadini chiedono con insistenza la chiusura di alcune vie, dove poter tranquillamente trascorrere il loro tempo libero, fare degli acquisti, portare a spasso i propri figli.

Oltre che ai giardini pubblici è necessario offrire anche altre zone che devono assolvere la funzione non di contenitori di soli negozi o macchine, ma anche di spazi dove passeggiare senza timore per i propri figli.

Le zone più indicate a svolgere tali funzioni sono per Ragusa: il quadrilatero Via S. Anna – Via M. Rapisardi – Corso Italia – Via M. Leggio;

per Ibla: Piazza Duomo – Piazza Pola;

### **N-GLI INTERVENTI EDILIZI SULLE STRADE COMUNALI**

Le strade, in quanto aree demaniali destinate alla circolazione di veicoli e pedoni, sono soggette alla costante manutenzione e gestione dell'Ente proprietario.

Obiettivo principale della P.A. è realizzare le condizioni ottimali di fruizioni del bene da ciò, nella fattispecie, la necessità di garantire nelle strade la maggiore sicurezza e fluidità della circolazione.

Le strade all'interno del centro abitato di Ragusa sono caratterizzate dalla mancanza di apposite strutture polifunzionali (gallerie, cunicoli, polifere) all'interno delle quali sarebbe possibile allocare le varie infrastrutture sotterranee quali rete idrica, rete fognaria, rete elettrica e telefonica, sia per gli attraversamenti trasversali sia per le occupazioni longitudinali della sede stradale.

Tutte le predette infrastrutture sono pertanto collocate nella carreggiata stradale in maniera del tutto autonoma e indisciplinata e ciò, data la notoria vetustà delle condutture idriche e fognarie, e causa di quotidiani di interventi che, salvo per i semplici casi degli allacci idrici, comportano scavi che mediamente intralciano la sede stradale per un periodo superiore ai cinque giorni.

La carenza inoltre dell'attuale regolamento per nuovi allacci e manutenzioni nelle reti comunali, fa sì che ogni scavo realizzato da utenti privati è incontrollabile sia sotto l'aspetto dei tempi di esecuzione sia per la qualità stessa del ripristino che, proprio perché a carico dell'utente, risulta quasi sempre realizzato in modo precario.

della carreggiata stradale.

Pur mancando ancora un piano organico per la razionale utilizzazione del sottosuolo è comunque da dire che i servizi presenti nel sottosuolo delle strade inserite nei recenti piani costruttivi e lottizzazioni, sono collocati in maniera più razionale con la presenza di condotte idriche, reti telefoniche e telefoniche posizionate su ambedue i marciapiedi che evitano scavi ed interruzioni



In buona sostanza alla data odierna è possibile affermare che oltre il 90% delle strade interne al centro abitato di Ragusa sono soggette a continui interventi manutentivi di questi solo una modesta parte interessano i marciapiedi per il resto la parte centrale della carreggiata provocando il massimo ingombro e quindi in netto contrasto con l'obiettivo di facilitare le condizioni sia di circolazione veicolare, in movimento e in sosta, sia pedonale.

Di norma gli scavi, a secondo della natura e destinazione dell'intervento, sono eseguiti nella sede stradale da soggetti diversi e più precisamente:

- a) Servizi tecnologici comunali;
- b) Utenti privati per rete idrica e fognaria
- c) Enel, Telecom e Enti diversi
- d) Sicilmetano;

### **servizi tecnologici comunali**

Sono interventi realizzati di norma dal Settore XII di questo Comune e sono mirati essenzialmente a manutenzione, a potenziare e migliorare i servizi tecnologici in sottosuolo.

Riguardano la rete idrica, la rete fognaria, le condotte per deflusso delle acque piovane e la rete di pubblica illuminazione.

Gli scavi dovuti a potenziamento e miglioramento delle reti, pur avendo di norma dei tempi di esecuzione medio lunghi, risultano però efficaci perché mirati alla definitiva soluzione del problema.

In questi casi si provvede ad allocare, quando possibile, le tubazioni lungo i marciapiedi ovvero di sostituire le tubazioni già vetuste ed evitare continui interventi manutentivi che non hanno però carattere definitivo.

Gli scavi dovuti invece ad interventi manutentivi provocano i peggiori inconvenienti alla sicurezza del transito veicolare ciò perché molto spesso l'intervento di ripristino dello scavo, per motivi diversi, non viene realizzato in maniera conforme alla regolare esecuzione omettendo cioè di provvedere al taglio della pavimentazione a forma regolare, di non costipare opportunamente il sottofondo e senza la regolarizzazione dello strato finale in conglomerato bituminoso.

### **utenti privati**

Come precedentemente evidenziato, gli attuali regolamenti idrico e fognario del Comune di Ragusa, approvati rispettivamente con delibere del C.C. n. 723 del 25/10/84 e n. 304 del 24/06/88 prevedono che ogni intervento per nuove utenze o per manutenzioni nelle condotte di allaccio, devono essere realizzate a cura e a carico del privato.

Accade pertanto che ogni qualvolta si riscontra una perdita di acqua proveniente da una presa privata l'utente deve:

- 1- accertarsi che la perdita interessi la propria tubazione;
- 2- chiedere all'ufficio preposto l'autorizzazione allo scavo;
- 3- predisporre e realizzare le opere di ricerca e di scavo;
- 4- ripristinare la tubazione;
- 5- ripristinare la parte della sede stradale interessato allo scavo.

Per i passaggi di cui ai punti "1,2,3 e 4" l'utente impiega mediamente quattro giorni mentre per il punto "5" ne impiega necessariamente altri sei.

Da ciò si evince che per scavo, seppure di dimensione minima, si impegna una parte della carreggiata per complessivi giorni dieci periodo in cui si avrà una condizione di scarsa fluidità della circolazione veicolare e pedonale.

La media annua degli scavi autorizzati nell'ultimo quadriennio dal Settore XII relativamente ai soli interventi manutentivi nelle condotte idriche e fognarie, risulta essere di n. 378 e specificatamente:





**enel, telecom ed enti diversi**

Da parte di questi Enti pervengono costantemente richieste di autorizzazione che interessano l'allaccio di nuove utenze, opere manutentive e opere di potenziamento. Le richieste di autorizzazione pervengono al Settore XII di questo Comune il quale provvede al sopralluogo per accertamento della corrispondenza tra gli elaborati presentati e lo stato di fatto e conseguentemente istruisce la pratica e ne autorizza gli scavi. I tempi medi di rilascio di dette autorizzazioni, fatta eccezione per gli interventi che hanno carattere d'urgenza per i quali l'intervento può essere eseguito a semplice comunicazione, non superano di norma i quattro giorni e comunque contengono alcune condizioni tra cui:

- che l'inizio dei lavori, a secondo anche dell'entità, non deve comunque andare oltre i due mesi da rilascio dell'autorizzazione;
- che lo scavo sia preceduto dall'apposito taglio della pavimentazione;
- che dopo l'intervento lo scavo venga immediatamente coperto con uno starto di almeno cm. 20 di misto granulometrico e starto di Binder;
- che trascorsi i tempi necessari al costipamento, lo scavo venga definitivamente ripristinato previa scarifica, regolarizzazione e strato di almeno cm. 3 di conglomerato bituminoso d'usura.

Al fine di evitare interventi sulla carreggiata successivi ad opere di ripavimentazione, tutti gli uffici tecnici del Comune provvedono a dare comunicazione preventiva all'ENEL ed alla Telecom. Ciò purtroppo non ha dato a tutt'oggi esito soddisfacente proprio perché nella maggior parte dei casi l'intervento non sono programmati e prevedibili. La media annua delle autorizzazioni rilasciate a detti Enti risulta essere di n. 308.

**sicilmetano**

Come ben noto tutte le tubazioni, siano esse di trasporto che di allaccio, sono di recente costruzioni per cui le autorizzazione che vengono richieste non riguardano interventi manutentivi delle tubazioni bensì opere di verifica e, principalmente, opere finalizzati a nuovi allacci. L'iter procedurale di rilascio delle autorizzazione di scavo ricalca sostanzialmente quello che viene seguito per Enel e Telecom. In considerazione della natura giuridica della Sicilia metano, della tipologia e della natura degli scavi e principalmente grazie anche alle planimetrie della rete costantemente aggiornate, tutti i lavori autorizzati vengono iniziati e portati a termini in maniera tempestiva. Negli ultimi due anni sono state rilasciate complessivamente n. 33 autorizzazioni. Il problema delle manutenzioni va affrontato con un apposito regolamento e con la pianificazione delle reti (piano fognature, acquedotti, luce, ecc.), con interventi strutturali e con una più organica organizzazione della gestione.

**O-CONSIDERAZIONE CONCLUSIVA**

L'insieme delle problematiche rilevate sono state poste alla base delle scelte principali del PGTV per quelle parti a cui questo strumento può dare risposta, per tante altre problematiche dovranno attivarsi appositi piani di dettaglio e si dovranno coinvolgere soggetti diversi attivando meccanismi di concertazione senza le quali non si può giungere alla soluzione dei problemi.

Ragusa li 11/12/2000

Il gruppo di progettazione  
Ing. F. Poldomani  
Arch. V. Battaglia  
Ing. S. Leggio

N.B.

*La parte relativa all'inquinamento e' stata redatta dall'ing. G. Letticia dirigente del 13° settore, La parte relativa alle manutenzioni e' stata redatta da geom. Paparazzo responsabile del servizio viabilità' del XII settore e si completa con la tabella di cui all'elaborato A10.8 Le indagini e le analisi sono state effettuate dal Comando di Polizia Urbana.*

