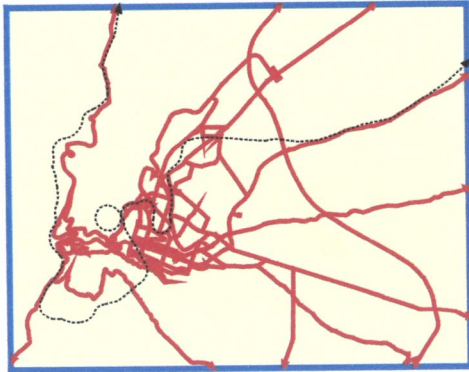




Città di Ragusa



# P.U.T. (Piano Urbano del Traffico) RAGUSA



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

**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**  
**Il Segretario Generale**  
*Don Giuseppe Nicotri*



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

## C2 - Regolamento viario

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

Dicembre 2000

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

**Il Gruppo di collaborazione**  
Arch. G. Accillaro (funzionario servizio pianificazione)  
Ing. G. Letticia (dirigente settore 13°)  
Geom. G. Sgarito (funzionario servizio pianificazione)  
Geom. F. Paparazzo (funzionario servizio viabilità)  
**F.to Il Commissario Delegato**  
**(Ing. P. A. Scaffidi)**

ELENCO DEGLI ELABORATI DEL PGTU

Gli elaborati del PGTU, 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 Tabelle del trasporto pubblico,
- A10.3 Tabelle della sosta - parcheggi
- A10.4 Tabelle dell'indagine Origine-Destinazione
- A10.5 Tabella delle zone di congestione
- A10.6 Tabelle sulla popolazione
- A10.7 Tabelle sul parco veicoli circolanti
- A10.8 Tabelle 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.

## REGOLAMENTO VIARIO (elab. C2)

### TITOLO 1-APPLICAZIONE, RIFERIMENTI E FINALITA'

- Art. 1: Riferimenti e finalità
- Art. 2: Ambito, tempi e modalità di applicazione e di attuazione
- Art. 3: Classificazione funzionale della rete stradale: tipologie, funzioni, prestazioni

### TITOLO 2-REGOLAMENTAZIONE DELLA VIABILITA' PRINCIPALE

- Art. 4: I "nodi di traffico"
- Art. 5: Funzione e velocità? massima della viabilità? principale:
- Art. 6: Regolamentazione della sosta nella viabilità? principale
- Art. 7: Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata nella viabilità? principale
- Art. 8: Organizzazione delle intersezioni nella viabilità? principale
- Art. 9: Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti nella viabilità? principale
- Art. 10: Raccolta rifiuti nella viabilità? principale
- Art. 11: Attività in fregio alle sedi stradali nella viabilità? principale
- Art. 12: Passi carrai nella viabilità? principale
- Art. 13: Geometrie di circolazione nella viabilità? principale

### TITOLO 3-REGOLAMENTAZIONE DELLE STRADE LOCALI

- Art. 14: Funzione e velocità? massima della strada locale urbana,
- Art. 15: Regolamentazione della sosta
- Art. 16: Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata
- Art. 17: Organizzazione delle intersezioni
- Art. 18: Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti
- Art. 19: Geometrie di circolazione

### TITOLO 4-REGOLAMENTAZIONE DEI NODI DI TRAFFICO

- Art. 20: Funzione
- Art. 21: Disciplina
- Art. 22: Criteri di intervento
- Art. 23: Piani di vigilanza
- Art. 24: Delimitazione dei centri abitati



# P.G.T.U. - RAGUSA

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DELLA CITTA' DI RAGUSA.

## REGOLAMENTO VIARIO (elab. C2)

### TITOLO I-APPLICAZIONE, RIFERIMENTI E FINALITA'

#### Art. 1: Riferimenti e finalita'

1-Il presente Regolamento Viario, parte integrante del PGTU del Comune di Ragusa, previsto dalle Direttive per la redazione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico emanate dal Ministero dei LL. PP. e pubblicate nella GURI n. 146 del 24/6/1995 ha il compito di disciplinare l'uso degli archi e dei nodi della rete stradale, in modo che possa espletare la funzione prevista dalla Classificazione funzionale delle strade. Pertanto, le componenti di traffico ammesse, l'organizzazione delle intersezioni con strade della stessa categoria o di categorie differenti, l'organizzazione della sosta e le occupazioni di suolo pubblico sono disciplinate in modo tale che le condizioni fisiche e di esercizio della strada possano essere, o divenire, corrispondenti a quelle previste dalla Classificazione funzionale delle strade.

2-Data l'impossibilita' di procedere rigorosamente alla classificazione della rete stradale in relazione alle caratteristiche geometriche delle sedi a causa della conformazione storica della citta', in conformita' ai suggerimenti contenuti nelle Direttive Ministeriali e nel loro Allegato, la classificazione funzionale ha tenuto conto del ruolo esercitato da ciascun arco della rete nello stato attuale e/o di progetto e delle prestazioni necessarie per svolgere tale ruolo; il regolamento individua e prescrive norme ed azioni necessarie per salvaguardare le prestazioni in termini di mobilita', sicurezza e miglioramento delle condizioni ambientali. Eventuali variazioni della classificazione dovranno seguire i criteri e la metodologia adottati.

3-Le norme del presente regolamento che, sempre al fine di salvaguardare od adeguare le prestazioni della rete viaria, interagiscono con attivita' disciplinate da altre normative e Piani saranno perfezionate con l'introduzione in tali strumenti degli adeguamenti necessari, entro 1 anno dall'adozione definitiva del PGTU.

4-Tali adeguamenti dovranno essere introdotti in tempo utile per consentire la salvaguardia o l'adeguamento delle strade alle prestazioni richieste dalla classificazione funzionale in termini di sicurezza, salvaguardia ambientale e mobilita'.

5-Nelle more di tali adeguamenti, le norme hanno valore per quanto attiene la sede viaria e le sue relazioni con rese di privati (ad esempio, aperture o variazioni di passi carrabili).

6-Negli articoli del presente Regolamento Viario, laddove si fa riferimento all'Ufficio tecnico del traffico, o semplicemente all'Ufficio traffico, nelle more della sua istituzione si dovra' intendere l'ufficio competente del comando dei VV.UU.

#### Art. 2: Ambito, tempi e modalita' di applicazione e di attuazione

1-Con l'approvazione del PGTU il Regolamento Viario entra in vigore su tutte le strade urbane del Comune di Ragusa, per tutti gli aspetti immediatamente compatibili.





2-Laddove la situazione attuale è corrispondente, il regolamento ha effetto immediato in tutte le sue parti. Sulle rimanenti strade, e limitatamente agli aspetti che richiedano adeguamenti leggeri (segnaletica), medi (geometria della circolazione e disciplina della sosta) e pesanti (canalizzazioni, semaforizzazioni, modifiche della sezione stradale, modifiche ai tracciati delle linee del trasporto pubblico, modifica della struttura degli incroci), esso acquisterà piena efficacia a seguito dell'introduzione delle modificazioni necessarie. Queste sono da realizzarsi secondo Piani Attuativi che accordino priorità alle viabilità principali, ai principali nodi di traffico ed alle zone di più elevata pericolosità; a questi interventi dovrà accompagnarsi l'adeguamento della pertinente viabilità locale.

3-Entro 4 mesi dall'approvazione del PGTU dovrà essere redatto un Piano-Programma degli adeguamenti necessari e prioritari da realizzarsi entro il tempo di validità del PGTU.

4-L'adeguamento contestuale è obbligatorio per tutte le strade ove si introducano modifiche di tipo circolatorio o si effettuino interventi di rilievo, sulle sedi stradali, sui sottoservizi e in caso di ristrutturazione urbanistica o di recupero. I progetti per tali interventi dovranno essere completati dal Piano Attuativo di adeguamento al Regolamento e dai relativi progetti esecutivi da finanziare ed approvare contestualmente con gli interventi stessi e da realizzare entro i tempi previsti per i ripristini o per la consegna delle opere ultimate. Gli interventi non potranno esser considerati conclusi se non ad adeguamento avvenuto.

5-Entro 6 mesi dall'approvazione del PGTU dovrà esser redatto il **Manuale delle**

**Soluzioni Conformi** contenente schemi, prescrizioni ed indicazioni di soluzioni conformi per l'adeguamento delle sedi viarie, delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali, da applicarsi nelle diverse categorie di strade e nelle diverse parti della città. Le soluzioni indicate saranno obbligatorie in tutti i casi di adeguamento già richiamati ed in ogni intervento che interessi in modo significativo le sedi viarie e/o i sottoservizi.

**Art. 3: Classificazione funzionale della rete stradale: tipologie, funzioni, prestazioni**  
1-Nel sistema urbano di Ragusa non vi sono strade di scorrimento così come definite dal Codice della Strada per cui sono definite solo le strade di quartiere e quelle locali secondo lo schema riportato nelle sottostanti tabelle.  
Per l'individuazione e le complete definizioni delle strade si rimanda alla relazione generale e all'apposito elaborato del PGTU.

## Strade di quartiere

sottotipo	Descrizione funzionale	Caratteristica della strada
1 - strada interquartiere	Soluzione intermedia tra le strade urbane di scorrimento e le strade di quartiere propriamente dette. Connette le strade primarie e distribuisce il traffico all'interno dei quartieri rappresentando la continuità, nell'urbano dei percorsi extraurbani di livello secondario. In pratica assume le funzioni di una strada di scorrimento.	Strada con carreggiata unica e con almeno due corsie, con banchina pavimentata a destra e marciapiedi. Ammessa la sosta delle autoveicoli, purché esterna alla carreggiata e provvista di apposito spazio di manovra. Velocità 50 km/h.
2- strada proprie di quartiere	Garantisce con continuità lo scambio tra diverse parti della città, intese come aggregazione di quartieri.	Idem come sopra



3- strade interzonali	Soluzione intermedia tra le strade di quartiere e le strade locali. Hanno funzione di collegamento nel quartiere, destinate a servire, attraverso opportuni elementi viari complementari, gli insediamenti principali del quartiere. (servizi, attrezzature, zone pedonali ecc.)	Idem come sopra, ma con minori restrizioni per la sosta.
-----------------------	--	--

Nel sistema urbano della città di Ragusa **la viabilità di quartiere è unica ad assumere la**

**funzione di viabilità principale.**

**Le strade locali**, sono tutte quelle che non rientrano nelle altre categorie e hanno la funzione di servizio diretto degli edifici, per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.

Anche per questo tipo di strada si definiscono dei sottotipi per meglio evidenziarne le funzioni e più precisamente:

sottotipo	Descrizione funzionale	Caratteristica della strada
1- Strade locali extraurbane	Tutte le strade extraurbane non classificabili nelle precedenti. Di questa tipologia è ricco il territorio ragusano, eccezionalmente esteso.	Puo' essere ad unica carreggiata e ad una corsia, sia pedonale che carrabile, con possibilità di sosta ove possibile.
2- Strade locali urbane	Tutte le strade urbane non classificabili nelle precedenti.	Idem come sopra
3- Strada residenziale	Strada a servizio diretto di zone residenziali, per cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, segnalati all'accesso da appositi segnali di inizio e fine.	Idem come sopra

**Art. 4: I "nodi di traffico"**

I-A completamento della classificazione della rete viaria, e in attesa dell'emanazione delle nuove normative tecniche in materia, vengono disciplinate in maniera speciale tutte le strade, di qualunque categoria, che concorrono a formare un "nodo di traffico". Con questo termine si intende un sistema complesso ed unitario di raccordi e smistamenti di importanti correnti di traffico, primario e zonale, che non possono essere modificati singolarmente senza rivedere il funzionamento dell'intero sistema.

## TITOLO 2-REGOLAMENTAZIONE DELLA VIABILITA' PRINCIPALE

**Art. 5: Funzione e velocità massima della viabilità principale:**

I-Le strade che compongono la rete principale, così come classificata negli elaborati del P.G.T.T. hanno la funzione di collegamento e di distribuzione dei principali flussi di traffico della città e sono soggette alle norme degli articoli che seguono.

2-La velocità massima ammessa è pari a 50 Km./ora.





#### **Art. 6: Regolamentazione della sosta nella viabilità' principale**

- 1-E' vietata la sosta sulla carreggiata stradale laddove la stessa abbia larghezza inferiore a ml. 9,00, al netto dei marciapiedi, nelle strade a doppio senso di circolazione, e larghezza inferiore a ml. 6,00, nelle strade a senso unico.
- 2-Possano essere fatte eccezioni temporanee laddove la domanda è alta per la presenza di attività di servizio o artigianali e non è possibile, al momento, recuperare spazio fuori dalla carreggiata stradale. In questi casi le zone di stazionamento debbono essere profilate e per l' area di manovra di parcheggio devono essere eventualmente introdotti provvedimenti di protezione quanto più ampi ed efficaci possibile.
- 3-Le necessità e gli accorgimenti che consentono la sosta su questa tipologia di strade devono essere valutate nell'ambito di più ampi provvedimenti di disciplina della sosta che dovranno essere completati entro la seconda revisione del PGTV e comunque non oltre 4 anni dalla definitiva adozione del presente regolamento.

#### **Art. 7: Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata nella viabilità' principale**

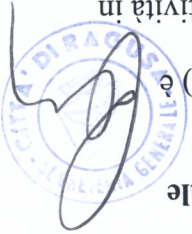
- 1-Sono ammesse al transito tutte le categorie veicolari ad eccezione di:
  - a. carichi eccezionali, salvo quelli autorizzati con itinerario, orario e programma di svolgimento determinati;
  - b. veicoli appartenenti alle categorie N3 ed O4 di cui all'art. 47 del Nuovo Codice della Strada, salvo in caso di itinerari segnalati e di eventuali autorizzazioni specifiche;
  - c. biciclette, a meno che non si provveda ad apposite protezioni;
  - d. veicoli a braccia e a trazione animale.

#### **Art. 8: Organizzazione delle intersezioni nella viabilità' principale**

- 1-Intersezioni con strade di pari livello:
  - a. Da realizzare mediante rotatoria con precedenza alla medesima.
  - b. Da realizzare mediante incrocio semaforizzato dove la soluzione con rotatoria sia impossibile.
  - c. Da realizzare mediante precedenze con manovre opportunamente canalizzate. Questa soluzione è ammessa quando le prime due risultano impossibili ed il numero delle manovre limitato, con particolare riferimento a quelle che generano maggiori conflitti: attraversamenti e svolte a sinistra.
- 2-Intersezioni con strade di livello inferiore:
  - a. Mediante opportuna segnaletica verticale ed orizzontale, che evidenzii le manovre ammesse e su ciascuna delle quali sia verificata una visibilità più che sufficiente.
  - b. Laddove entità dei conflitti, velocità possibili e volumi di traffico lo consentano, si possono realizzare anche mediante canalizzazioni, o roatorie con precedenza alle medesime, c. Sono da evitarsi, ove possibile le svolte a sinistra dalla strada secondaria alla primaria, d. Mediante incrocio semaforizzato ove non è possibile nessun altra soluzione,

#### **Art. 9: Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti nella viabilità' principale**

- 1-Non sono consentite nuove installazioni né sulla carreggiata né in posti in fregio alla medesima carreggiata e accessibili solo direttamente da questa.
- 2-Per le occupazioni che possono provocare forti afflussi di traffico (mercattini, fiere, ecc.) è consentita l'installazione e l'accesso veicolare solo su strade di servizio che affiancano la carreggiata principale. Per esse valgono le stesse discipline di cui al successivo art. ("Attività in fregio").
- 3-Per le occupazioni temporanee di durata superiore ai 3 gg. (installazione di piccoli cantieri per lavori privati, accesso o installazione anche parziale di cantieri maggiori) e per lavori su sottoservizi, oltre all'applicazione di quanto già prescritto dal Comune di Ragusa e dalle normative vigenti, dovrà essere fatta tempestiva valutazione delle deviazioni di traffico





eventualmente necessarie per mantenere condizioni di sicurezza e livello di prestazioni degli itinerari cui il tratto concorre. Ove le deviazioni comportino aggravii sull'esercizio del trasporto pubblico o della raccolta dei R.S.U., esse saranno posti a carico degli interessati sulla base di preventivo dell'azienda esercente. L'autorizzazione alle occupazioni sarà rilasciata soltanto dietro corresponsione di quanto dovuto.

#### **Art. 10: Raccolta rifiuti nella viabilità' principale**

1-Cassonetti e spazi di manovra, ove possibile, devono essere fuori dalla carreggiata, soprattutto se sono cassonetti fissi e l'azione di prelievo e scarico avviene con braccio meccanico.  
2-Laddove non esiste possibilità di collocare altrove la postazione è consentita l'ubicazione dei cassonetti a margine della carreggiata, fuori dalla sede stradale, in spazi opportunamente individuati,

3-Durante l'azione di rimozione deve rimanere sempre almeno una corsia libera dall'ingombro del mezzo per consentire il deflusso dei veicoli. Se ciò non è possibile si provvederà alla raccolta notturna o in ore di morbida concordate con l'Ufficio Traffico. In quest'ultimo caso è obbligatorio provvedere a quanto riportato nel successivo comma 5.  
4-L'attività di rimozione è vietata nelle ore di punta del traffico.  
5-L'azienda esercente il servizio è tenuta a dare al proprio personale istruzioni (nella forma di ordini di servizio), concordate con l'Ufficio Traffico, riguardo al comportamento di guida del mezzo di raccolta, che tendano a:

6-favorire il libero deflusso delle auto durante la fase di accostamento per l'aggancio del cassonetto;  
7-favorire il mezzo pubblico nei possibili conflitti tra i rispettivi itinerari, agevolandolo, sempre, nelle situazioni di "diritto di precedenza".  
8-Per ciascuna postazione di raccolta nelle quali non sussista la condizione di cui al comma 3, deve essere prevista una manovra di accostamento che consenta al mezzo pubblico sopraggiungente il superamento prima dell'inizio della manovra di raccolta.

#### **Art. 11: Attività in fregio alle sedi stradali nella viabilità' principale**

1-Per le nuove attività commerciali di medie e grandi dimensioni (superficie di vendita superiore a mq. 150), su locali in fregio alle sedi stradali principali, dovranno essere previsti parcheggi in misura e dislocazioni tali da soddisfare la domanda di sosta.  
2-Dovrà essere assicurata, fuori dalla sede stradale e prima dell'ingresso nell'area di parcheggio, un'apposita area di accumulo per evitare la formazione di code lungo l'asse stradale.  
3-Dovrà, altresì, essere redatto uno studio esauriente sui volumi di traffico attratti, i giorni e le ore di massima punta che dimostri il corretto dimensionamento dei parcheggi e l'ampiezza sufficiente degli spazi di accumulo;

#### **Art. 12: Passi carrai nella viabilità' principale**

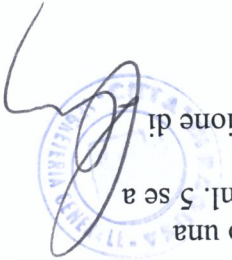
1-Non è ammessa l'apertura di nuovi passi carrai, sulle strade principali, che abbiano una larghezza della carreggiata inferiore a ml. 8,00 se a doppio senso di circolazione, o ml. 5 se a senso unico.

2-Per quelli esistenti si dovrà provvedere all'adeguamento, ove possibile, con l'adozione di accorgimenti atti a evitare l'invasione immediata della carreggiata.

3-E' vietato uscire dal passo carraio per immettersi sulla corsia opposta allo stesso,  
4-E' vietato immettersi nel passo carraio dalla corsia opposta allo stesso,

5-L'accesso ai nuovi passi carrai della viabilità' principale dovrà avvenire ove le condizioni dei locali di destinazione lo consentano con l'arretramento del cancello di ingresso di almeno 5 metri dal filo esterno del marciapiede,

6-Quando l'apertura o l'adeguamento di passi carrai riguardano le attività di cui al precedente art. 11, l'apertura o modifica dei passi carrai è subordinata alle condizioni ivi previste.





### **Art. 13: Geometrie di circolazione nella viabilità' principale**

1-Lo schema di circolazione delle strade in oggetto si modifica solo con revisione generale del Piano Urbano del Traffico, o con apposito Piano Particolareggiato, ovvero sempre tramite Piano Particolareggiato in occasione di modifiche della rete infrastrutturale o di quella di forza del trasporto pubblico.

## **TITOLO 3-REGOLAMENTAZIONE DELLE STRADE LOCALI**

### **Art. 14: Funzione e velocità' massima della strada locale urbana,**

1-Sono strade locali urbane tutte quelle strade ricidenti entro il perimetro urbano della città' che non rientrano nella classificazione precedente e che svolgono in prevalenza funzioni di natura residenziale o terziaria. La velocità' massima ammessa e' pari a 30 Km./ora.

### **Art. 15: Regolamentazione della sosta**

1-Nelle strade locali con carattere prevalentemente residenziale deve essere favorita la sosta di tipo pertinenziale con priorità' a quella dei residenti, essa ove possibile deve essere organizzata in modo da consentire la pulizia notturna della strada senza la necessità di ricorrere alla rimozione dei veicoli, soprattutto nelle zone ove gli edifici sono dotati dei parcheggi di legge.  
2-Nelle strade locali con carattere prevalentemente commerciale, di produzione e magazzino deve essere favorita la sosta a rotazione di breve durata; deve altresì essere agevolata la sosta per scarico e carico merci per i mezzi fino a 35 quintali.

### **Art. 16: Categorie veicoli ammessi al transito sulla carreggiata**

1-Su tutte le strade locali non è ammesso il transito dei mezzi di trasporto collettivo di massa.  
2-Sulle strade locali con carattere prevalentemente residenziale e di commercio al dettaglio sono ammessi al transito tutti i veicoli con peso complessivo minore di 35 quintali, a meno che non ci sia un'apposita autorizzazione e la sezione stradale lo consenta.  
3-Sulle strade locali con carattere prevalente di commercio all'ingrosso, produzione e magazzino sono ammessi al transito tutti i veicoli fino alle categorie N3 ed O4 (queste ultime escluse) di cui all'art. 47 del Nuovo Codice della Strada, salvo i casi di itinerari segnalati e di eventuali autorizzazioni specifiche.  
4-A tali norme fanno eccezione i mezzi per la rimozione dei rifiuti solidi urbani, per la pulizia delle strade, dei VV.FF. e delle forze dell'ordine.

### **Art. 17: Organizzazione delle intersezioni**

1-Le intersezioni con strade di pari livello saranno regolate mediante sistema a precedenza.  
2-Per le intersezioni con strade principali si rimanda all'articolo corrispondente del precedente titolo.

### **Art. 18: Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti**

1-La sede stradale deve favorire le occupazioni di suolo pubblico necessarie per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, compresa una quota parte di pertinenza delle strade limitrofe di livello superiore.  
2-Potrà' consentire inoltre occupazioni per particolari circostanze, sulla base di apposita autorizzazione rilasciata dall'Ufficio del Traffico.

### **Art. 19: Geometrie di circolazione**

1-Lo schema di circolazione delle strade in oggetto si modifica mediante specifica ordinanza del Sindaco, previa verifica tecnica della funzionalità locale del sistema viario,



2-Le geometrie di circolazione devono essere tali da escludere la possibilità che le strade locali vengano utilizzate per la costituzione di itinerari di livello superiore o come by-pass di nodi o tratti molto frequentati della rete viaria principale,  
3-Devono essere privilegiate, laddove possibile, le soluzioni circolatorie con doppio senso di marcia,  
4-Deve essere favorita la componente pedonale, con particolare riguardo alla praticabilità e la sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti a raso.  
5-Nelle strade locali con carattere prevalente di commercio al dettaglio deve essere prevista la possibilità di introdurre facilmente fasce orarie o intere giornate di pedonalizzazione integrale.  
6-Nelle strade locali con carattere prevalentemente residenziale possono essere adottati provvedimenti finalizzati all'abbattimento della velocità, quali riduzione della sezione stradale e introduzione di dossi trasversali.  
7-Questi ultimi sono invece esclusi nelle strade locali con carattere prevalentemente commerciale, produttivo e di magazzinaggio.

## TITOLO 4-REGOLAMENTAZIONE DEI NODI DI TRAFFICO

### Art. 20: Funzione

1-E' definito "nodo di traffico", diverso dal generico nodo stradale o incrocio o intersezione, un sotto-sistema viario complesso ed unitario, costituito da raccordi e smistamenti di importanti correnti di traffico, ai quali non è possibile apportare modifiche se non intervenendo su ogni singolo componente del "nodo" (vale a dire rivedendo il funzionamento dell'intero sistema).  
2-I "nodi di traffico" sono individuati nell'ambito del PGTU e dei suoi successivi adeguamenti, anche in relazione alle priorità di intervento.

### Art. 21: Disciplina

1-In attesa delle specifiche normative tecniche in materia, per tutte le strade che concorrono a formare un "nodo di traffico" valgono, sotto tutti i profili, le norme regolamentari della strada del livello più alto fra quelle presenti.

### Art. 22: Criteri di intervento

1-Per qualunque modifica da apportare ad un "nodo di traffico" occorre che questo sia stato indicato nel PGTU oppure inserito nell'apposito piano di dettaglio delle intersezioni. In ogni caso le modificazioni dei nodi possono avvenire solo attraverso un progetto esecutivo a firma di tecnico abilitato.

### Art. 23: Piani di vigilanza

1-Per ogni "nodo di traffico" deve essere predisposto un apposito piano di vigilanza, che deve garantire la funzionalità del nodo stesso nell'arco dell'intera giornata, comprendendo in ogni caso le ore di punta del mattino e della sera.  
2-I piani di vigilanza sono messi a punto dal Comando della Polizia Municipale di concerto con l'Ufficio Traffico; essi si concretizzano in un programma operativo scritto, nel quale sono specificate tutte le modalità di svolgimento delle operazioni di vigilanza (personale incaricato, turni, numero di passaggi, orari, ecc.), tradotto poi in ordini di servizio.

### Art. 24: Delimitazione dei centri abitati

1-Si inserisce in questo regolamento la delimitazione dei centri abitati dell'intero territorio comunale che individua i punti della viabilità' in cui avviene il passaggio dalla strada extraurbana a quella urbana.





Punto	STRADA	UBICAZIONE
1	S.P. 10 (Ragusa – Chiaramonte)	A m. 300 dall'incrocio S.P.52
2	S.P.52 (Ragusa – Comiso ex 115)	Al Km 316,300
3	S.P. 13 (Beddio – Tresauro)	Al Km 2,450
4	S.P. 60 (Ragusa – Malavita – S. Croce)	Al Km 1,250
5	Via Paestum	A 50 mt da via M. Margani Nicosia
6	Via Achille Grandi	A 320 mt con Piazza Croce
7	Via Risorgimento (ex s.s. 115)	A mt 150 con via Montessori
8	Collegamento strada S.S. 194 per Ibla	A 50 mt con Viale Margherita
9	S.P. 106 (Cisternazzi)	A mt 800 incrocio s.p. 60
10	Abolito	
11 e 12	S.P. 9 (Tre Casuzze)	A 500 mt inc. S.P. 10
13 e 14	S.P. 10 (C.da Conservatore)	A Km 2,350
15 e 16	S.P. 130 (C.da Cimillà)	A 200 mt inc. S.P. 25
17 e 18	S.P. 81 (C.da Pozzillo)	S.P. 25 al Km 1,200
19	s.p. n. 25	A mt 50 da incrocio s.p. 36
20	s.p. n. 36	Mt 50 da incrocio con s.p. 25
21	Via Rimebranza	
22	Dalla Via Rimebranza per Via Ricci)	A mt 50 con incrocio Via Cervia
22	Dalla Via Rimebranza per Via Ricci)	A mt 50 con incrocio Via Cervia
23	s.p. n. 88	All'altezza del ponte Biddiemi
24	s.p. n. 89	Al Km 1,200
25	s.p. n. 53 (Marina di Ragusa Donnalucata)	A mt 150 con incrocio Porto Venere
26 e 27	S.P. 89 (C.da Eredità)	Dal Km 2,650 al Km 3,300
28 e 29	S.P. 60 (C.da Cisternazzi)	Dal Km 5,150 al Km 6,550
30 e 31	S.P. 25 (C.da Serramontone)	Dal Km 9,650 al Km 9,900
32	Strada Regionale n.24	Dal limite comunale
33	S.P. 59 (C.da San Giacomo)	Al Km 13,500
34	S.P. 53 (C.da San Giacomo)	Al Km 0,100
35	S.P. 55 (C.da San Giacomo)	A mt 250 da incrocio con S.P..53
36	S.P. 59 (C.da San Giacomo)	Al Km 12,650
37	S.P. 25 (C.da Cerasella)	Al Km 12,750
39 e 40	S.P. 25 (C.da Gattocorvino)	Al Km 15,200
41	S.P. 111 (C.da Principe)	A mt 250 dall'incrocio con S.P. 25
44	Villaggio 2000	Al Km 1,100 M. di Rg-Donnalucata
45	Villaggio Nave – Castellana	Sulla S.P. 111 Nave-Fontannuova

Ragusa li 11/12/2000

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

