

Dicembre 2000

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

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

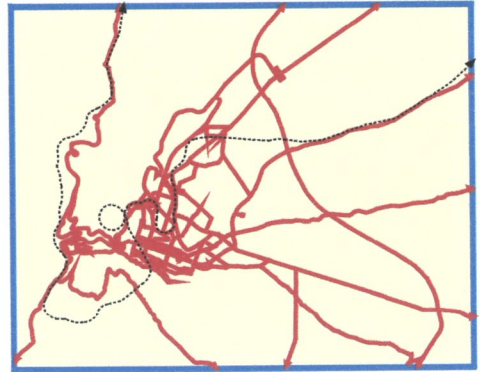
A1 - Relazione generale

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.)

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



Città di Ragusa



ALLEGATO N. 57

F.to II VICE SEGRETARIO GENERALE
— Dott. Giuseppe Salerno —
F.to II Commissario ad ACTA
(Ing. P. A. Scattolacci)

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
05 FEB. 2004
Il Segretario Generale
Dott. Giuseppe Nicotri
Ragusa, li

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
- o A10.1 Tabella del movimento veicolare (monitoraggio sulle strade principali)

- o A10.2 Tabelle del trasporto pubblico,
- o A10.3 Tabelle della sosta - parcheggi
- o A10.4 Tabelle dell'indagine Origine-Destinazione
- o A10.5 Tabella delle zone di congestione
- o A10.6 Tabelle sulla popolazione
- o A10.7 Tabelle sul parco veicoli circolanti
- o 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 Viaro
- 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 Gurreri
Giannamaria Pluchino
Massimo Poidonani



RELAZIONE GENERALE (elaborato A.1)

Indice:

A- PREMESSA	pag. 1
B- OBIETTIVI ED INDICATORI FONDAMENTALI	pag. 1
1 - MIGLIORAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE	pag. 2
2 - MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE	pag. 3
3 - RIDUZIONE DEGLI INQUINAMENTI	pag. 3
4 - RISPARMIO ENERGETICO.	pag. 3
5 - ACCORDO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI	pag. 4
6 - RISPETTO DEI VALORI AMBIENTALI	pag. 4
C- LE STRATEGIE DI INTERVENTO	pag. 4
C1_5 INTERVENTI STRATEGICI SULL'OFFERTA DI TRASPORTO	pag. 5
C1_1 La classificazione delle strade	pag. 6
C1_2 Viabilità principale ed isole ambientali.	
C1_3 Riduzione della sosta veicolare dalla viabilità principale,	
C1_4_ adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi	
veicoli in transito,	
C2_1 Definizione delle componenti del traffico.	pag. 8
C2_2 Alternative spaziali, modali e temporali.	
C2_3 Principali interventi intermodali.	
D- IL PROGETTO DI P.G.T.U.	pag. 12
1) analisi dello stato di fatto	
2) definizione delle problematiche	
3) soluzioni e proposte (progetto)	
a. la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità	
b. la politica intmodale adottata,	
c. il dimensionamento preliminare degli interventi previsti	
d. il regolamento viario,	
4) il programma generale di esecuzione	pag. 17
5) L'analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità,	pag. 17
E- ITER DEL PUT E UFFICIO TECNICO DEL TRAFFICO	pag. 17
F- MODALITA' DI ATTUAZIONE DEL P.G.T.U.	pag. 17
G- ELENCO DEGLI ELABORATI DEL PGU	pag. 18



RELAZIONE GENERALE

A- PREMESSA

Il P.G.T.U. rappresenta il 1° livello di progettazione del P.U.T. ed va inteso come **progetto preliminare, relativo all'intero sistema urbano** che, basandosi sull'analisi dello stato di fatto, individua azioni di breve e di medio periodo per il perseguimento degli obiettivi generali e specifici che sono posti alla base della pianificazione del traffico urbano.

Il P.G.T.U. assieme al P.R.G. e al Piano della Mobilità Urbana rappresentano strumenti generali di pianificazione con una reciproca interdipendenza. Nel nostro Comune il P.R.G. vigente (adottato 30 anni fa nel 1970) è superato mentre il nuovo è ancora da adottare. Un Piano della Mobilità è stato elaborato nel 1996 e ad esso si fa riferimento per alcune scelte di medio e lungo termine.

Il Comune è anche dotato di un piano dei parcheggi elaborato nel 1987 e di un programma urbano dei parcheggi elaborato nel 1999, in base al quale ha ottenuto un finanziamento per la realizzazione di un parcheggio interrato su piazza del Popolo e due parcheggi a raso tra via Di Vittorio e via delle Miniere.

Gli strumenti attuativi del P.G.T.U. sono i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (P.P.T.U.) i Piani Esecutivi entrambi definibili come "Piani di Dettaglio".

Nello specifico il Piano (P.U.T) del capoluogo si muove su due direzioni

- la prima individua un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. Per questa componente il P.U.T. è da intendere come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione. Vengono così previste alternative di tipo spaziale, modale e temporale, individuati percorsi preferenziali della viabilità principale, sistemi di trasporto pubblico con navette su gomma per i centri storici, utilizzazione di spazi esistenti per parcheggi di scambio ecc..
- la seconda individua interventi che consentano nel medio e lungo termine di superare le criticità della circolazione urbana che potranno essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture di mobilità e di servizi del trasporto pubblico collettivo che vanno sviluppati più compiutamente con il piano della mobilità e dei trasporti (arco temporale decennale)

Nell'insieme nel Piano, perciò, sono individuati interventi su tutti i settori che riguardano la circolazione stradale, che vanno oltre la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico (individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi viarie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale) e la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze delle linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti), sicché vengono previsti interventi di tipo strutturale su alcuni incroci, per l'esecuzione di rotatorie, nuovi parcheggi e tratti di viabilità principale, nonché l'utilizzazione della esistente ferrovia che attraversa la città e la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico su sede vincolata (mezzo ettometrico), che serve prevalentemente il centro storico, nelle logiche di attuazione di un sistema integrato di trasporto in coerenza con le previsioni del piano della mobilità e dell'adottando nuovo P.R.G.

B- OBIETTIVI ED INDICATORI FONDAMENTALI

In primo luogo sono individuati gli obiettivi che vuole perseguire il Piano del traffico di Ragusa, in coerenza con le direttive ministeriali e con i principi tecnici del settore, che si possono sintetizzare nei seguenti:





- Ob. 1) il miglioramento della circolazione stradale,
- Ob. 2) il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),
- Ob. 3) la riduzione degli inquinamenti atmosferici ed acustici,
- Ob. 4) il risparmio energetico,
- Ob. 5) l'accordo con gli strumenti urbanistici ed i Piani dei trasporti vigenti e
- Ob. 6) il rispetto dei valori ambientali.

Al fine di poter verificare nell'attuazione del P.U.T. il conseguimento concreto degli obiettivi si ritiene utile individuare, per quanto possibile, opportuni indicatori di risultato, il cui valore si può stimare in sede di progettazione e/o successivamente all'attuazione del Piano.

OBIETTIVO 1 - MIGLIORAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Questo obiettivo tende a soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli di natura economica e quelli di natura urbanistica ed ambientale.

A questi fini si possono individuare tre obiettivi specifici, e più precisamente:

- **1.a-maggiore fluidità dei movimenti veicolari**, il cui miglioramento permette velocità più regolari e mediamente più elevate di quelle attuali. Ciò comporta, in particolare, un beneficio effetto sulle velocità dei trasporti collettivi su strada e, quindi, la riduzione dei tempi di spostamento e del disagio di tutti gli utenti. Inoltre, l'ottenimento di maggiore velocità e regolarità dei servizi collettivi di trasporto concorre a richiamare più utenza su tale tipo di servizio, determinando così un ulteriore fondamentale elemento di decongestionamento del traffico urbano, tenuto conto della più elevata capacità di trasporto dei mezzi collettivi rispetto a quelli individuali.

Questo specifico obiettivo si persegue mediante:

- la classificazione della viabilità in principale e secondaria,
- la suddivisione delle componenti del traffico, veicoli, pedoni, mezzi pubblici,
- l'individuazione di itinerari alternativi per il raggiungimento delle zone di principale attrazione,
- il potenziamento del servizio pubblico (bus navetta) fatto che diminuisce il flusso veicolare
- senza diminuire il flusso delle persone,
- la previsione di rotatorie in incroci ad elevata intensità di traffico.

- **1.b-Maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni**,

Questo specifico obiettivo si persegue mediante:

- la realizzazione di isole ambientali, cioè di isolati urbani contenuti entro il reticolo della viabilità principale, ove limitare la circolazione di attraversamento e collegamento,
- la creazione di zone a traffico limitato e isole pedonali, in particolare nel centro storico.

- **1-c-minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare**, ove consentita,

Questo specifico obiettivo si persegue mediante:

- il potenziamento delle aree di parcheggio,
- la regolamentazione della sosta nelle aree e nelle strade, (disco orario, parcheggi a pagamento
- ecc.

I risultati conseguiti si potranno misurare con i seguenti INDICATORI

Gli indicatori del miglioramento dei movimenti veicolari possono essere definiti, mediante parametri di deflusso in una fascia oraria, disaggregati (per singoli tronchi della rete) e/o aggregati (per intere reti stradali e di trasporto collettivo), quali il

- 1.1_rapporto flusso/capacità, (rapporto tra il flusso circolante in un determinato tratto stradale (arco) e la capacità teorica dell'arco).



In particolare, per quel che riguarda l'inquinamento atmosferico, si constata che il centro

Questi obiettivi si perseguono mediante:
-interventi propri dei piani e dei programmi di più ampia portata (controlli programmati sulla qualità dei carburanti usati per la trazione veicolare, campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità dei veicoli in circolazione, impiego alternativo di veicoli con propulsori ad energia pulita, interventi attivi o passivi di contenimento del rumore), viene perseguita, nei limiti, del PUT, in generale attraverso
-la fluidificazione del traffico (vedi obiettivo 1.a)
-interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità, (vedi itinerari alternativi) -la limitazione della circolazione veicolare, ove necessario (vedi isole pedonali e zone a traffico limitato)

3.a - Riduzione dell'inquinamento atmosferico,
3.b - Riduzione dell'inquinamento acustico
Si individuano perciò due obiettivi specifici:
condizioni meteorologiche particolari.
riduzione degli inquinamenti atmosferici ed acustici, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica e di

OBBIETTIVO 3 - RIDUZIONE DEGLI INQUINAMENTI ATMOSFERICI ED ACUSTICO.

componenti attraverso una dettagliata analisi.
esso, comunque, va successivamente misurato in fase di verifica e valutato nelle sue

- 12.1 Il numero di incidenti in un periodo,
- 12.2 le modalità degli incidenti,
- 12.3 le conseguenze degli incidenti

I risultati conseguiti si potranno misurare con i seguenti INDICATORI

Questi obiettivi si perseguono mediante:
la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico ed, in particolare, mediante l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali, con preminente riferimento a quelle relative a carenze infrastrutturali e/o di regolazione e controllo del traffico.
La sicurezza della circolazione stradale in particolare modo interessa i pedoni e, fra questi ultimi, precipuamente gli scolari, le persone anziane e quelle con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli).
In questa prima fase del PUT si ritiene che un buon risultato si possa ottenere con la realizzazione di qualche semaforo, la realizzazione delle rotatorie ove possibile, e la separazione isole in corrispondenza dei tratti di attraversamento stradale, il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale.....

2.a - Riduzione del numero di incidenti 2.b - Riduzione del numero di incidenti mortali e gravi.

Questo obiettivo tende a ridurre gli incidenti stradali e la loro gravità e si propone due obiettivi specifici:

OBBIETTIVO 2 - MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

In questa prima fase, sulla base dei flussi rilevati (vedi Tabella del Movimento veicolare), e dell'analisi accurata eseguita sui singoli archi della viabilità principale, (vedi tabella delle caratteristiche) si propone la definizione di itinerari predefiniti e qualche senso unico, per il breve periodo, mentre il medio periodo si propone l'intervento strutturale su alcuni nodi critici (Archimede-Colaianni-Padre Anselmo)-(Villa Pax)-(Di Vittorio-Croce)

- 11.2 la velocità commerciale media, (la distanza percorsa nell'unità di tempo dai veicoli commerciali che percorrono un tratto determinato di strada)
- 11.3 il tempo complessivo di viaggio (veicoli x ora e/o viaggiatori x ora).
- 11.4 n. di parcheggi,
- 11.5 n. di auto in sosta vietata.



abitato del nostro comune non e' compreso **nelle zone esposte a rischio** di episodi acuti di inquinamento atmosferico, individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 9 del decreto del Ministro dell'ambiente 20.5.91 "Criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualita' dell'aria", ne' vi sono **aree particolarmente vulnerabili dal punto di vista dell'esposizione ad inquinanti** sono aree particolarmente vulnerabili nell'ambito dei Piani di intervento operativo per la gestione degli stati di attenzione e di allarme, previsti dallo stesso D.M. 20.5.91 e predisposti dall'autorita' competente individuata dalle regioni ai sensi del D.P.R. 10.1.92 "Atto di indirizzo e coordinamento in materia di rilevazione dell'inquinamento urbano".

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico nelle rilevazioni di verifica si dovra' tener conto della classificazione in zone di cui all'articolo 2 del D.P.C.M. 1.3.91 con particolare riguardo alle classi I e II di cui alla tabella I dell'allegato 3 allo stesso decreto.

I risultati conseguiti si potranno misurare con i seguenti indicatori

- Emissioni e/o tassi di concentrazione delle principali **sostanze inquinanti**,
- Livelli di **rumore** che si determinano nelle varie zone urbane,
- I risultati di dette rilevazioni vanno confrontati con i valori limite fissati,
- **per l'inquinamento acustico** - dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - 1.3.1991, e
- **per l'inquinamento atmosferico** - dal decreto del Ministro dell'Ambiente 15.4.1994 (con rispettivi riferimenti, per quest'ultimo, al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 28.3.1983 ed al decreto del Presidente della Repubblica n. 203/1988).

OBIETTIVO 4 - RISPARMIO ENERGETICO.

Con il perseguimento dell'obiettivo relativo alla fluidificazione del traffico, si ottiene essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, come dettagliatamente esposto nella circolare del Ministro per i problemi delle aree urbane del 28.5.1991, n. 1196, pubblicata sulla G.U. n. 134 del 10.6.1991. Infatti, lo stesso controllo periodico dei livelli di efficienza dei motori a combustione dei veicoli pubblici e privati consente notevoli risparmi energetici, che vanno ad aggiungersi alla diminuzione degli inquinamenti atmosferici.

Pertanto, anche dal punto di vista in esame, i benefici ricavabili in termini finanziari dalla collettività, pur valutati solo in termini economici diretti, in seguito all'adozione e conseguente realizzazione del PUT sono quindi prevedibilmente di gran lunga superiori ai costi che le amministrazioni comunali devono affrontare.

I risultati conseguiti si potranno misurare con i seguenti indicatori

- consumo, specifico e complessivo, del carburante dei veicoli motorizzati pubblici e privati,
- consumo di altre, eventuali fonti energetiche

OBIETTIVO 5 - ACCORDO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

Come rilevato nella premessa, fermo restando che il PUT e' uno strumento di pianificazione subordinato rispetto al PRG, va rilevato che il PRG di Ragusa e' stato adottato nel 1970 e che e' all'esame del Consiglio Comunale il nuovo Piano. Questo fatto porta ad operare alla luce del nuovo strumento, ed in tal senso si e' fatto in modo di proporre azioni che siano coerenti alle scelte del nuovo PRG cosı' come in parte emendato dal Consiglio. Salvo eccezioni relative ad alcuni parcheggi, che saranno prontamente proposti per l'inserimento nel PRG in discussione.

I risultati conseguiti si potranno misurare con i seguenti indicatori

- **la verifica che le opere infrastrutturali previste dal PUT** siano contenute nel PRG come sopra indicato, nei in cui non vi e' coincidenza si e' operata una verifica sulla compatibilita' delle scelte del PUT con quelle del PRG,
- la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso ed in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici (qualora generino od attraggano traffico) siano compatibili con gli indirizzi del PUT.
- In ogni caso si e' proceduto attraverso una verifica diretta stante che i sottoscritti progettisti del PUT, appartenono allo stesso settore che ha competenza per il PRG, compreso il dirigente.

OBIETTIVO 6 - RISPETTO DEI VALORI AMBIENTALI.

- Il rispetto dei valori ambientali consiste nel
 - **preservare ed al tempo stesso migliorare**, per quanto possibile, la fruizione dell'**ambiente urbano nel suo complesso** e delle **parti peculiari** che lo caratterizzano, quali i **centri storici**, e le aree di particolare interesse ambientale
 - degli **spazi collettivi** destinati al transito ed alla sosta pedonale, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico e privato.

Nel settore specifico, la riqualificazione ambientale di detti centri ed aree si identifica prevalentemente con il recupero fisico di spazio pedonale, per cui nel nostro piano e' ottenuta si ottiene mediante

- la riduzione dei carichi veicolari stradali all'interno del centro storico, sia di Ragusa Ibla che di Ragusa Superiore, nell'ottica comunque di conservare un efficiente grado di accessibilità alle aree medesime, e garantire una sufficiente mobilità al loro interno, condizioni necessarie per mantenere in esercizio e potenziare addirittura la loro qualificazione funzionale.

- La riduzione dei carichi veicolari interessa in particolare, il transito dei mezzi pesanti per problemi di inquinamento da vibrazioni,
- la sosta di autoveicoli e specialmente di mezzi pesanti per problemi di intrusione visiva, limito,
- la limitazione del traffico veicolare ai residenti, in aree che vengono definite a traffico limitato,
- la limitazione del parcheggio, sulle strade locali e sulle aree interne a perimetri individuati, ai solo residenti.

I risultati conseguiti si potranno misurare con i seguenti INDICATORI

- I6.a-il numero di automezzi che transitano nell'area protetta,
- I6.b-il numero di mezzi pesanti che transitano nell'area protetta,
- I6.c-il n. di vetture che sostano nell'area protetta,
- I6.d-il numero di mezzi pesanti che sostano nell'area protetta.

C- LE STRATEGIE DI INTERVENTO.

La corretta organizzazione del traffico urbano richiede un'ampia serie coordinata di interventi, su tutto il territorio urbanizzato e su tutte le componenti della circolazione stradale.

Gli interventi in questione possono riassumersi nei due seguenti tipi di strategie generali da adottare:

1. **il miglioramento della capacità di trasporto dell'intero sistema**, comprendente la rete stradale, le aree di sosta ed i servizi di trasporto pubblico collettivo, ove esistenti;
2. **l'orientamento ed il controllo della domanda di mobilità** verso modi di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente.

Le strategie in questione vengono di seguito indicate con le denominazioni sintetiche di

1. STRATEGIA 1- Interventi sull'**"offerta di trasporto"**
2. STRATEGIA 2- Interventi sulla **domanda di mobilità"**.

Indice sintetico dei principali interventi

► C1-Principali interventi di miglioramento dell'offerta:

- C1.1 **Classificazione delle strade,**
- C1.2 **Individuazione della viabilità principale e delle isole ambientali,**
- C1.3 **riduzione della sosta veicolare sulla viabilità principale,**

- **riordino delle strade, piazze e larghi appartenenti alla viabilità locale,**
- **utilizzo - eventualmente provvisorio, delle aree pubbliche, ma anche private, per la sosta,**

- **realizzazione di parcheggi ad uso privato,**
- **potenziamento e la riorganizzazione del corpo di vigilanza urbana,**

- **C1.4 adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito**
- **limitazioni alle manovre di svolta a sinistra.**





Detta classifica individua, infatti, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione agli

definita dal codice della strada.
La principale causa di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali). Pertanto, ai fini della riorganizzazione della circolazione stradale si perviene in primo luogo ad una unidonea classifica funzionale delle strade, in conformità a quella

Salvo eccezioni quasi tutte le strade di Ragusa hanno funzioni miste, per cui strade di accesso, attraversamento e uscita sono allo stesso tempo strade di collegamento e servizio degli insediamenti, con la presenza di parcheggi ai lati e di intersezioni non regolamentate, l'uso promiscuo da parte di pedoni, mezzi pubblici e privati.

- le strade di superamento tangenziale del sistema urbano,
- le strade di accesso al sistema urbano,
- le strade di attraversamento del sistema,
- le strade di uscita dal sistema,
- le strade di collegamento tra parti della città
- le strade al servizio degli insediamenti.

Le strade che interessano il sistema urbano del Capoluogo sono oggi utilizzate prevalentemente in relazione alle loro caratteristiche funzionali, secondo una classificazione di natura urbanistica, a prescindere dalle caratteristiche geometriche. In questa logica possiamo individuare:

C1.1 La classificazione delle strade

STRATEGIA 1 - C1 INTERVENTI SULL'OFFERTA DI TRASPORTO.

- **C2.3 Principali interventi intermodali.**
 - ☐ Incentivazione dell'uso dei modi alternativi
 - ☐ Disincentivazione dell'uso degli autoveicoli per il trasporto individuale privato
- **C2.2 Alternative spaziali, modali e temporali:**
 - ☐ Alternative spaziali
 - ☐ Alternative modali
 - migliore organizzazione possibile del trasporto collettivo, sia a carattere pubblico che privato
 - altre alternative modali all'uso di autoveicoli per il trasporto individuale privato, attraverso
 - adeguate facilitazioni per le modalità di trasporto pedonali e ciclabili,
 - ☐ Alternative temporali
 - sfasamento degli orari di inizio e termine delle attività lavorative e scolastiche, - migliore distribuzione degli orari delle attività commerciali e degli uffici pubblici e simili.
- **C2.1 Definizione delle componenti del traffico.**
 - ☐ Circolazione dei pedoni;
 - ☐ movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram).
 - ☐ movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea
 - ☐ sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.
- **C2-Principali interventi sulla domanda di mobilità (orientamento e controllo della domanda)**
 - ☐ istituzione di sensi unici di marcia,
 - ☐ adeguate canalizzazioni ed, eventualmente, ridisegno delle caratteristiche geometriche con riduzione del numero dei rami di intersezione,
 - ☐ moderni sistemi tecnologici di controllo del traffico (impianti semaforici ordinari oppure attivati dai flussi di traffico veicolare e/o pedonale),
 - ☐ politiche intermodali e tariffarie eventualmente adottate



strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

La classifica in questione, coerentemente all'articolo 2 del nuovo Cds ed alle norme del C.N.R., fa riferimento ai seguenti tipi fondamentali di strade extraurbane ed urbane:

- **A_Autostrade**, che non interessano il Comune di Ragusa in quanto inesistenti,
 - **B_Strade extraurbane principali** per cui il codice della strada prevede carreggiate indipendenti, due corsie per senso di marcia, ecc. fattispecie questa **non riscontrabile in nessuna delle strade extraurbane che interessano il Comune di Ragusa**, salvo eccezioni di irrilevante portata, (vedi tratto della S.P. 25, nell'attraversamento della zona industriale),
 - **C_Strade extraurbane secondarie**, con carreggiata unica e almeno una corsia per senso di marcia, (e' questo il caso di tutte le strade extraurbane che interessano il Comune di Ragusa)
 - **D_strade urbane di scorrimento**, la cui funzione, oltre a quella relativa al traffico di attraversamento e al traffico di scambio, è quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato).
 - Il Codice della strada prevede che queste strade debbano avere **carreggiate indipendenti** ed almeno due corsie per senso di marcia. **Anche questo tipo di strada non è presente nell'ambito del sistema urbano della città, salvo eccezioni di irrilevante portata.**
 - **E_strade di quartiere**, con funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Nelle strade di quartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra;
 - Nel sistema urbano della città di Ragusa la viabilità di quartiere è unica ad assumere la funzione di viabilità principale.
 - **F_strade locali**, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse **non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.**
 - **G_strade di servizio della viabilità principale.** Questo tipo di strada è definita dal comma 4 dell'art. 2 del CDS (D.Lgs. 285/92), come la strada affiancata ad una strada principale (Autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa. L'assenza, nel sistema del traffico di Ragusa di strade cosiddette principali, o primarie (Autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento), esclude la possibilità di questa classificazione.
- In sintesi:
- Strade principali (o primarie) sono:**
- le autostrade
 - le strade extraurbane di scorrimento
 - le strade urbane di scorrimento
- Strade secondarie sono:**
- le strade extraurbane secondarie
 - le strade di quartiere
- Strade locali sono:**
- tutte le altre sia extraurbane che urbane



- al di là degli interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità in genere comporta:
- il riordino delle strade, piazze e larghi appartenenti alla viabilità locale, finalizzato alla possibilità di recupero di nuovi spazi di sosta (strade - parcheggio ed aree - parcheggio), fatte sempre salve le esigenze dei pedoni e la vocazione ambientale dei luoghi, tenuto conto dei relativi valori storici ed architettonici;
 - l'utilizzo - eventualmente provvisorio - delle aree pubbliche, ma anche private, in attesa di definitiva destinazione urbanistica, in termini di realizzazione e di gestione di aree di parcheggio, anche interrati o multipiani, ad uso pubblico (parcheggi di tipo sostitutivo della sosta su strada), con possibile attrezzatura di alberature ed anche con riferimento ad interventi finanziati dall'iniziativa privata,
 - la realizzazione di parcheggi ad uso privato (parcheggi pertinenziali, stanziali o di relazione, sempre ad uso sostitutivo della sosta su strada), su suolo privato o anche pubblico, **con particolari facilitazioni** da prevedere per i privati interessati alla loro costruzione;
 - il potenziamento e la riorganizzazione del corpo di vigilanza urbana, in forma diretta

C1.3 - Riduzione della sosta veicolare dalla viabilità principale,

Il passaggio graduale, dalla situazione attuale, di un servizio diffuso "porta a porta" (garantito dal trasporto individuale, ma non più consentito in determinati ambienti urbani dalla capacità della rete stradale), alla situazione di piano, relativa ad un servizio concentrato **"fermata per fermata"** del trasporto collettivo di linea, e/o concentrato **"area di parcheggio per area di parcheggio"**, determina la formazione di consistenti flussi pedonali, il soddisfacimento delle cui esigenze, insieme a quelle di carattere ambientale e socioeconomico, costituiscono poi la premessa vincolante alla realizzazione **di aree pedonali interamente coincidenti od interne alle isole ambientali anzidette.** Alcune isole ambientali possono essere sottoposte a piani di dettaglio, particolareggiati, in relazione all'importanza che ad esse si attribuisce.

C1.3 - Riduzione della sosta veicolare dalla viabilità principale,

La rete urbana principale, (nel nostro caso solo strade di quartiere) così definita, viene a costituire una **rete di itinerari stradali** le cui maglie racchiudono singole zone urbane, alle quali viene assegnata la denominazione di **isole ambientali**, composte esclusivamente da strade locali ("isole", in quanto interne alla maglia di viabilità principale; "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani).

L'insieme di tutti i tipi di strade d'anzì esposte, escluse le strade locali, assume la denominazione di **rete principale urbana**, (scorrevole e quartiere), caratterizzata dalla preminente funzione di soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione (movimenti motorizzati), attraverso, in particolare, l'esclusione, per quanto possibile, della sosta veicolare dalle **relative carreggiate stradali**. L'insieme delle rimanenti strade (strade locali) assume la denominazione di **rete locale urbana**, con funzione preminente di soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare.

C1.2 - Viabilità principale ed isole ambientali.

Le strade principali (o primarie) e quelle secondarie costituiscono la cosiddetta viabilità principale. Le strade locali costituiscono la cosiddetta viabilità locale.



Nell'individuazione delle suddette componenti, ai fini dell'organizzazione del traffico, si è ritenuta prioritaria la caratterizzazione dei veicoli in "di linea" e "non di linea", piuttosto che in

C2.1 Definizione delle componenti del traffico.

Vengono individuate quattro componenti fondamentali del traffico, secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano, e più precisamente:

- Circolazione dei pedoni:
a questa componente appartengono i movimenti dei pedoni, delle carrozzelle dei disabili, di eventuali ascensori e scale mobili, pubblici,
- movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea
a questa componente appartengono i movimenti degli autobus e dei mezzi a guida vincolata, urbani ed extraurbani;
- movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea
a questa componente appartengono i movimenti di autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
- sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private, a questa componente appartengono le soste nei **parcheggi su strada e su aree definite**, costituenti sia parcheggi di **scambio** che parcheggi **pertinenziali**, sia **stanziali**, laddove è inclusa la parte destinata ai soli residenti, che **di relazione**, laddove è inclusa la parte destinata ai "visitatori".

STRATEGIA 2- C2-INTERVENTI SULLA DOMANDA DI MOBILITÀ.
(orientamento e controllo della domanda)

Le intersezioni rappresentano, in genere, i punti nevralgici del sistema della rete stradale e coinvolgono:

- limitazioni alle manovre di svolta a sinistra,
- istituzione di sensi unici di marcia,
- adeguate canalizzazioni dei flussi, mediante organizzazione degli incroci a rotatoria, o con linee spartitraffico e di orientamento alla svolta,
- ridisegno delle caratteristiche geometriche con riduzione del numero dei rami di intersezione,
- moderni sistemi tecnologici di controllo del traffico (Impianti semaforici ordinari oppure attivati dai flussi di traffico veicolare e/o pedonale),
- Politiche intermodali e tariffarie eventualmente adottate

Questi interventi si possono adeguatamente pianificare attraverso specifici piani di dettaglio particolareggiati e/o esecutivi. (Piano degli incroci)

ed indiretta intesa quest'ultima come potenziamento dei servizi atti ad ottenere, in particolare, **un idoneo ed efficace controllo delle modalità di sosta.**

In particolare, rispetto a quanto di anzi affermato, si definiscono, per l'attuale situazione di congestione della sosta,

- **strade-parcheggio e aree-parcheggio**, come aree sostitutive della vigente sosta indiscriminata su strada,
- **parcheggi pertinenziali stanziali** quelli destinati ai residenti e agli addetti,
- **parcheggi pertinenziali di relazione** quelli destinati all'utenza occasionale ed ai visitatori,

parcheggi di scambio quelli che hanno la particolare funzione di mantenimento nel tempo delle condizioni sia di recupero della fluidità sulla viabilità principale, sia di recupero ambientale dell'area urbana, ottenute attraverso la realizzazione degli interventi previsti dal P.U.T. Anconche sgombrata dalla sosta, la viabilità principale necessita poi di tutto un insieme di interventi per l'efficiente svolgimento delle funzioni ad essa richieste.

Questi interventi si possono adeguatamente pianificare attraverso specifici piani di dettaglio, particolareggiati e/o esecutivi (piano della sosta, piano dei parcheggi). Va osservato che il Comune è dotato di un piano parcheggi elaborato nel 1989 ed ormai ampiamente superato ed inadeguato.



☐ Alternative temporali

Le alternative modali consistono nelle azioni poste in essere per orientare la domanda di mobilità verso modi di trasporto che richiedono minori disponibilità di spazi stradali per il soddisfacimento della domanda medesima. L'attuale grado di saturazione fisica degli spazi disponibili per i movimenti e la sosta veicolare rende, molto spesso, insufficiente l'adozione della sola alternativa spaziale, specialmente per le aree maggiormente congestionate. Questa tipologia di interventi trova attuazione fondamentale nelle seguenti azioni:

- migliore organizzazione possibile del trasporto collettivo, sia a carattere pubblico che privato
- altre alternative modali all'uso di autoveicoli per il trasporto individuale privato, attraverso adeguate facilitazioni per le modalità di trasporto **pedonali (e ciclabili)**, Queste ultime modalità di trasporto alternative (pedonale e ciclabile) sono utilizzabili per formare quel complesso di interventi che - insieme all'alternativa modale costituita dal trasporto pubblico collettivo - garantiscono il carattere di intermodalità del P.U.T.

☐ Alternative modali

Le alternative spaziali consistono nell'individuazione di spazi di sosta alternativi per i flussi veicolari e di spazi di sosta alternativi a quelli in uso sulla viabilità principale.

C2.2 Alternative spaziali, modali e temporali.

I piani ed i progetti parziali, ossia riferiti solo ad una o ad alcune delle componenti fondamentali del traffico elencate ed ancorché estesi all'intera area urbana, non possono assumere la denominazione generale di P.U.T., ma solo denominazioni specifiche (piano degli itinerari pedonali, piano delle corsie riservate ai mezzi pubblici, piano del parcheggio, piano delle piste ciclabili), in quanto affrontano solo uno od alcuni aspetti dell'intera problematica. In quanto tale il P.U.T. richiede, dunque, la contemporanea considerazione sistematica almeno delle quattro componenti fondamentali del traffico sopra elencate e delle loro mutue interrelazioni, imponendo, per lo specifico, in sede di Pianificazione generale (P.G.T.U.) un rimando a piani particolareggiati ed esecutivi.

E' bene comunque evidenziare che per Ragusa Capoluogo, la particolare condizione altimetrica della maggioranza delle zone urbane rende difficile un discorso omogeneo sui percorsi ciclabili.

La precedente elencazione delle componenti fondamentali non esclude, ove occorra, la considerazione di altre componenti del traffico, definite in tale contesto componenti secondarie (quali la circolazione di velocipedi), nonché il trattamento differenziato di singole categorie di veicoli all'interno delle anzidette principali componenti di traffico (movimento di autoveicoli separato dal movimento di veicoli commerciali pesanti, oppure sosta di autoveicoli e sosta di mezzi collettivi).

E' bene comunque evidenziare che per Ragusa Capoluogo, la particolare condizione altimetrica della maggioranza delle zone urbane rende difficile un discorso omogeneo sui percorsi ciclabili.

Naturalmente nel quadro anche di quanto esposto al paragrafo seguente, ai fini di soddisfare, in ogni caso, le esigenze di mobilità della popolazione, al termine "allontanando" viene assegnato il significato progettuale di "forzando l'alternativa comportamentale spaziale e/o modale e/o temporale", di carattere

1. la sosta dei veicoli privati individuali e - successivamente qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato, -
2. le altre componenti di traffico, nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato:

- a. veicoli motorizzati senza fermate di linea
- b. veicoli di trasporto collettivo

L'adozione dell'anzidetta scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico rappresenta una precisa strategia del Piano, dalla quale in generale consegue che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro componenti anzidette il problema viene risolto "allontanando", nell'ordine:



- Le alternative temporali sono quelle che fanno riferimento al soddisfacimento della domanda di mobilità, per quanto utile e conveniente, in orari ricadenti nei cosiddetti periodi di morbida del traffico, durante le quali si registrano, ordinariamente, minori intensità dei flussi veicolari in movimento.
- Questi interventi, che coinvolgono anche altri settori - oltre quello del traffico - e che pertanto vanno con essi coordinati, possono riguardare, ad esempio:
- lo sfalsamento degli orari di inizio e termine delle attività lavorative e scolastiche.
 - la migliore distribuzione degli orari delle attività commerciali e degli uffici pubblici e simil.
- ### C2.3 Principali interventi intermodali.
- La politica delle alternative modali viene in generale resa efficiente attraverso l'applicazione contestuale:
- Da un lato di forme di incentivazione dell'uso dei cosiddetti modi alternativi e, dall'altro lato, di forme di disincentivazione dell'uso degli autoveicoli per il trasporto individuale privato, con il vincolo, non sopprimibile, che la capacità di trasporto alternativa fornita risulti in grado di assorbire, ad un livello di servizio accettabile, le quote di domanda ad essa trasferite dal sistema individuale privato.
- In quest'ambito di interventi rientrano misure molto varie, di carattere tecnico, normativo e tariffario:
- 1- Il potenziamento delle zone con disco orario,
 - 2- Il potenziamento di sistemi di tariffazione della circolazione delle autovetture, (zone blu) già in attuazione in alcune parti della città,
 - 3- la realizzazione di aree di sosta dove lasciare la propria autovettura e proseguire lo spostamento con un altro modo di trasporto (parcheggi di scambio, intesi in questo contesto come forma di disincentivazione all'uso di autovetture per il trasporto individuale privato);
 - 4- La realizzazione di linee di trasporto pubblico sia su gomma che su sede propria che consentano rapidi collegamenti tra parcheggi di scambio e centri di destinazione, (bus navetta) in determinate zone urbane (intesi in questo contesto come forme di disincentivazione all'uso delle autovetture con il solo conducente).
 - 5- la realizzazione a medio termine di sistemi di circolazione pedonali attraverso mezzi meccanizzati (ascensori e scale mobili), che consentono di abbattere le barriere architettoniche in alcune parti del centro storico a difficile accessibilità pedonale e ad impossibile accessibilità veicolare, (scalinate e vicoli)
 - 6- la previsione con programmi di medio e lungo termine della ferrovia urbana e del mezzo ettometrico, che garantiscano tempi rapidi ed efficacia dei collegamenti più importanti.
- A proposito delle alternative intermodali va osservato che:
- I parcheggi di scambio, specie nelle aree urbane di maggiori dimensioni, incoraggiano la intermodalità dei movimenti sulle direttrici centro - periferia, prevedendo adeguati spazi di sosta, preferibilmente custodita, in prossimità delle principali interconnessioni tra la rete viaria di adduzione all'area urbana ed i terminali periferici delle linee di trasporto pubblico collettivo.
 - Gli spazi di sosta andranno attrezzati, in relazione alle dimensioni dell'area, con elementi di arredo urbano e con servizi complementari di ristoro, di informazione all'utente e di interesse culturale.
 - Detti parcheggi risultano analogamente utili anche nelle aree urbane in cui è possibile proseguire lo spostamento a piedi con un percorso pedonale di accettabile lunghezza.
 - Le linee di trasporto per la mobilità alternativa, a Ragusa, traggono origine da due fattori di rilievo di interesse:
- Il primo è collegato alla presenza, nel sistema urbano, della linea ferroviaria, che la attraversa in un percorso molto ampio, e che costituisce patrimonio strutturale esistente, che consente un risparmio considerevole negli investimenti essendo sufficiente realizzare le fermate e potenziare i mezzi e il servizio di gestione.



Il secondo alla presenza di un centro storico di eccezionale potenzialità turistica, con un impianto urbanistico molto accidentato, composto da strade strette e scalinate, che crea grande difficoltà per i mezzi pubblici tradizionali.

- **La tariffazione della sosta**, in determinati ambienti urbani, (e/o la tariffazione

conduce ad una riduzione della domanda di mobilità motorizzata individuale, sia in quanto rende maggiormente competitivo, dal punto di vista economico, l'uso degli anzidetti sistemi di trasporto alternativi, rispetto a quello individuale autoveicolare, sia in quanto induce all'uso collettivo (per accompagnamento, per accordi tra colleghi di lavoro o di studio, ecc.) dello stesso sistema di trasporto autoveicolare.

Inoltre la tariffazione, oltre che incentivare la rotazione dei veicoli contribuisce al finanziamento degli interventi necessari alla gestione di tutto il traffico stradale (articolo 7, comma 7, del nuovo Cds).

D- IL PROGETTO DI P.G.T.U.

La definizione degli obiettivi e delle strategie conduce ad una elaborazione mirata della parte generale del P.T.U., cioè del P.G.T.U., che diventa strumento quadro per il perseguimento degli obiettivi e l'attuazione delle strategie individuate su cui basare la pianificazione particolareggiata (PPTU) quella esecutiva (PETU).

Va precisato che per la città di Ragusa si tratta sostanzialmente di una prima elaborazione dello strumento anche se lo stesso è basato essenzialmente su analisi e studi condotti sin dal 1995 e fa seguito ad una prima elaborazione di massima predisposta in quella data e mai adottata dal Consiglio.

I risultati di quelle analisi sono tutt'oggi sostanzialmente validi, nei limiti della inevitabile approssimazione di dati complessi e variabili nell'arco della giornata e della stagione. Per questo motivo, salvo alcune verifiche effettuate in parte dal VV.UU. ed in parte dagli stessi progettisti sottoscritti, le indagini sul campo a cui si fa riferimento rimangono quelle del 1985.

IL PROCESSO PROGETTUALE:

La prima fase progettuale sviluppa la conoscenza della condizione di fatto attraverso elaborati descrittivi in forma di relazione e di tabelle ed elaborati grafici (planimetrie) su cui si fondano le ipotesi progettuali, basate su: indagini effettuate, valutazioni teoriche, constatazioni empiriche, conoscenza generale di situazioni sia in forma diretta che attraverso gli uffici di competenza.

La seconda fase individua le problematiche e i fabbisogni.

La terza definisce le soluzioni e sviluppa le proposte,

La quarta elabora un percorso per l'attuazione del P.G.T.U. e del P.T.U. in generale, La quinta ed ultima indica le modalità e i parametri per una verifica continua di rispondenza tra le soluzioni proposte e le problematiche individuate.

SINTESI DEI CONTENUTI DEL PGU

- 1- Analisi dello stato attuale (stato di fatto)
- 2-definizione delle problematiche,
- 3-Soluzioni e proposte (Progetto)

- a- la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità,
- b- la politica intermodale,
- c- la definizione preliminare degli interventi previsti in proposizione alternativa.
- d- il regolamento viario,
- 4- il programma generale di esecuzione
- 5- le analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità,

1) ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Lo stato di fatto è stato analizzato sia attraverso le cartografie del territorio, evidenziando in esse la viabilità e definendone i livelli di importanza sia di natura urbanistica che di natura funzionale, sia attraverso valutazioni di natura teorica, sia attraverso indagini sul campo.

Queste ultime, che costituiscono le componenti preliminari per l'analisi della condizione del traffico nella città, furono elaborate in una prima redazione di massima del PUT nel 1995 ed in parte sono state aggiornate all'anno 2000 e possono essere suddivise in



attraversamento e uscita sono allo stesso tempo strade di collegamento e servizio degli accessi,

Salvo eccezioni quasi tutte le strade di Ragusa hanno funzioni miste, per cui strade di

- le strade al servizio degli insediamenti.
 - le strade di collegamento tra parti della città
 - le strade di attraversamento del sistema,
 - le strade extraurbane di accesso e uscita dal sistema urbano,
 - Le strade extraurbane di superamento tangenziale del sistema urbano,
- storici. In questa logica possiamo individuare:
Le strade che interessano il sistema urbano del Capoluogo sono oggi utilizzate prevalentemente in relazione alle loro caratteristiche funzionali, secondo una classificazione di natura urbanistica, a prescindere dalle caratteristiche geometriche, in particolare nei centri

Per effettuare la classificazione si è cercato di tenere conto dell'attuale situazione, trattandosi sostanzialmente di individuare oggi la funzione e le caratteristiche delle strade esistenti. Già l'elaborato grafico che rappresenta la circolazione delle principali strade opera di fatto la classificazione richiesta. In esso sono indicati inoltre i nodi (o intersezione o incroci) che definiscono archi di viabilità principale singolarmente classificati e gabelati. Questa parte del progetto analizza il sistema della circolazione principale sulla base dei contenuti normativi e della specifica condizione di Ragusa.

3) SOLUZIONE E PROPOSTE (PROGETTO)
Le proposte vengono articolate in quattro capitoli e si concretizzano con elaborati grafici e descrittivi necessari alla completa comprensione delle soluzioni di piano.

- a. la qualificazione funzionale degli elementi della viabilità**
- La concentrazione di funzioni e l'orografia dei centri di attrazione,
 - Le abitudini negative,
 - L'uso del mezzo privato,
 - L'uso del mezzo pubblico,
 - L'uso dei mezzi commerciali,
 - Gli interventi edilizi sulle strade comunali,
 - L'inquinamento,
 - La sinistrosità nel traffico urbano,
 - I Parcheggi
 - Le zone e gli itinerari pedonali
- In un unico elaborato descrittivo vengono esaminate le problematiche relative ai seguenti temi:

- 2) DEFINIZIONE DELLE PROBLEMATICHE**
- Questa fase del processo individua le principali problematiche che emergono dalla conoscenza dello stato di fatto e le possibili soluzioni che da esse scaturiscono.
- Definizione della viabilità provinciale (Planimetria)
 - Definizione della viabilità comunale (Planimetria)
 - Analisi e definizione della viabilità principale, (planimetria)
 - Individuazione delle zone di attrazione e di congestione, (planimetria)
 - Analisi e definizione degli archi della viabilità principale, (tabelle)
 - Indagine sul trasporto privato su gomma, (rilevazione dei flussi in veicoli/ora, in archi e nodi della viabilità principale) (tabelle)
 - Definizione del parco veicoli del comune e della Provincia, (tabelle)
 - Definizione dei movimenti della Popolazione, (tabella)

Analisi, Indagini, Individuazioni, e Definizioni, si possono riassumere come segue:



insediamenti, con la presenza di parcheggi ai lati e di intersezioni in parte non regolamentate, l'uso promiscuo da parte di pedoni, mezzi pubblici e privati.
La S.S. 594, Pozzallo, Modica, Ragusa, Catania rappresenta l'asse extraurbano di superamento tangenziale del sistema urbano, nella parte ovest della città, su cui si innestano le principali strade d'accesso che sono:

- 1- la strada provinciale 25, Ragusa - Marina, che entra nella città attraversando l'area industriale, e nel tratto urbano assume il nome di Via G. Di Vittorio,
- 2- la strada provinciale 60 Ragusa - Santa Croce, che nel tratto urbano iniziale assume la denominazione di via Ettore Fieramosca,
- 3- la strada SS. 115, che nel tratto urbano d'accesso assume il nome di viale delle Americhe e che attraversa la città;
- 4- La S.P. 9 Annunziata-Citrali che attraversa un tratto extraurbano si innesta nella S.P. 10 (Ragusa-Chiaramonte), e confluisce sul viale delle Americhe (vedi precedente punto 3)

L'altro asse di superamento tangenziale e' rappresentato dal sistema costituito dalla SS. 194 (Giaratana) che consente l'accesso diretto a Ibla e dalla SS. 115 da Modica sino al loro punto di intersezione.
L'unica via d'accesso, da questo asse e' rappresentato dalla:
SS. 115, (via Risorgimento), da Modica dall'intersezione con la S.S. 194 (Giaratana),
Senza la mitigazione di un asse tangenziale sono vie d'accesso alla città

- 1- La Via Colleonì (Cento Pozzi), dalla fascia costiera occidentale
- 2- La S.P. 10 da Chiaramonte

La principale causa di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e privati individuali). Pertanto, ai fini della riorganizzazione della circolazione stradale si perviene in primo luogo ad una un'adeguata classificazione funzionale delle strade, in conformità a quella definita dal codice della strada.

Detta classificazione individua, infatti, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione agli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

La classificazione in questione, coerentemente all'articolo 2 del nuovo Cds ed alle norme del C.N.R., fa riferimento in generale ai seguenti tipi fondamentali di strade extraurbane ed urbane:

- **A-Autostrade**, che non interessano il Comune di Ragusa in quanto **inesistenti**,
- **B-Strade extraurbane principali** per cui il codice della strada prevede carreggiate indipendenti, due corsie per senso di marcia, ecc. fattispecie questa **non riscontrabile in nessuna delle strade extraurbane che interessano il Comune di Ragusa**, salvo eccezioni di irrilevante portata, (vedi tratto della S.P. 25, nell'attraversamento della zona industriale),
- **C-Strade extraurbane secondarie**, con carreggiata unica e almeno una corsia per senso di marcia, (e' questo il caso di tutte le strade extraurbane che interessano il Comune di Ragusa)
- **D-strade urbane di scorrimento**, la cui funzione, oltre a quella relativa al traffico di attraversamento e al traffico di scambio, è quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato);
- Il Codice della strada prevede che queste strade debbano avere **carreggiate indipendenti** ed almeno due corsie per senso di marcia. **Anche questo tipo di strada non e' presente nell'ambito del sistema urbano della città, salvo eccezioni di irrilevante portata.**

E-strade di quartiere, con funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In



questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari.

Nelle strade di quartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra;

L'impossibilità, per la mancanza delle caratteristiche geometriche, di realizzare a breve e medio termine, strade di scorrimento, impone una specifica classificazione delle strade di quartiere, che assorbono tutte le funzioni della cosiddetta **viabilità principale**.

Nel grafico di rete rappresentato negli elaborati grafici sono indicati anche archi di rete che singolarmente non hanno le caratteristiche geometriche indicate nella classificazione generale, ma che con un sistema accoppiato e a senso unico possono risolvere ugualmente alle funzioni proprie delle strade di quartiere.

Nella specificità del PUT di Ragusa si possono definire i seguenti sottotipi delle 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 autovetture, 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**.

- **F- 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. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse **non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo**.

Anche per questo tipo di strada si ritiene necessario definire 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. Può essere ad unica carreggiata e ad una sola 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
4- Scale e percorsi accidentati	Questa categoria,	Questa categoria, non propriamente classificabile come strada, rappresenta percorsi abbastanza diffusi nel

Percorsi ove non
è possibile, per le caratteristiche fisiche, ambientali e/o geometriche, accedere con auto

5- percorsi pedonali di mobilità alternativa	In questa
--	-----------

categorie, non propriamente classificabile come strada, vanno inseriti i tratti di percorsi pedonali dei siti ad orografia accidentata, realizzati con mezzi meccanici, come ascensori e scale mobili.
Percorsi meccanizzati, esclusivamente pedonali, per il superamento delle barriere architettoniche e l'accessibilità ai siti ad orografia accidentata, in alternative a scale e percorsi accidentati.

b. la politica intermodale adottata,

Questa azione si esplicita attraverso la previsione di alcuni tipi di intervento, più precisamente:

A breve e medio termine:

- L'individuazione di spazi di parcheggio da destinare allo scambio per incentivare l'uso del mezzo pubblico, sia classificando parcheggi già esistenti, sia individuando aree di immediata utilizzazione.
- il mantenimento delle attuali linee di trasporto pubblico su gomma, con lievi proposte migliorative dei percorsi e delle fermate, istituendo corsie preferenziali,
- la previsione di un sistema di trasporto pubblico su gomma con bus navetta per il centro storico di Ragusa Ibla e Ragusa S. Giovanni,
- la limitazione del traffico e della sosta ai soli residenti in alcune zone del centro storico (intesa in questo caso come incentivo all'uso del mezzo pubblico per i visitatori.

A lungo termine

- la realizzazione di nuovi parcheggi di scambio, intesi in questo contesto come forma di incentivazione all'uso del mezzo collettivo)
- la previsione, di linee su sede propria, come la ferrovia urbana, che utilizzerebbe l'attuale ferrovia che attraversa la città, mediante la realizzazione di apposite fermate e convenzione con le FS spa (su questa previsione esiste già uno studio di fattibilità e una concertazione avviata con le FS spa)
- La previsione di un sistema di trasporto ad alta tecnologia, (il mezzo ettometrico) che consentirebbe un'accessibilità al centro storico, (su questa previsione esiste già un progetto preliminare approvato.)
- La previsione di sistemi di accessibilità pedonale mediante mezzi meccanizzati, (ascensori e scale mobili) per i siti accidentati del centro storico, (su questa previsione esiste già un primo progetto per la realizzazione di n. 3 ascensori, ubicati su via Roma per collegarsi con piazza Natalelli, su largo don Minzioni per collegare il previsto parcheggio con piazza della Repubblica, su largo San Paolo per collegare una serie di case con il parcheggio)
- Il potenziamento del sistema di tariffazione del parcheggio in alcune zone (zone BLU)
- L'istituzione di un sistema di tariffazione dell'accesso al centro storico in proposizione alternativa al totale divieto per i non residenti, proposto a breve

c. il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in proposizione alternativa.

Il dimensionamento si propone il soddisfacimento della domanda di mobilità e tenta di risolvere il coordinamento delle esigenze almeno delle quattro componenti fondamentali del traffico,

[circolazione dei pedoni, movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani, movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi), sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.]

Esso pertanto riguarda, in particolare, la proposizione contestuale:





- **del miglioramento della mobilità pedonale**, con questa proposizione si definiscono piazze, strade, itinerari od aree pedonali, (ZONE PEDONALI) e delle zone a traffico limitato, (ZTL) o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato.

pubblico integrato)

- **del miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici** (fluidificazione dei percorsi, specialmente delle linee portanti). Questa proposizione, in questa prima fase del PUT in sostanza mantiene l'attuale organizzazione del trasporto collettivo, con lievi variazioni, limitandosi a prevedere qualche corsia preferenziale, (su corso Italia, Via Roma, Viale Ten. Lena, Viale del Fante) aggiunge però un **sistema di bus navetta** per i centri storici con percorsi preferenziali che, oltre a consentire la rapidità del collegamento, consente la realizzazione di zone a traffico limitato e isole pedonali. (n. due linee a Ibla e tre linee a Ragusa S. Giovanni)
Per una completa ed efficace organizzazione del trasporto pubblico si ritiene di proporre un apposito piano esecutivo, attraverso una stretta concertazione con l'attuale Ente gestore (AST), non escludendo la possibilità, per il Comune di partecipare ad una società di gestione che dia garanzia di maggiore efficienza rispetto all'attuale. **(Piano del trasporto**

(Piano della sosta e dei parcheggi)

- **della riorganizzazione della sosta delle autovetture**, con definizione sia delle strade parcheggio, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali e delle possibili aree per i parcheggi, sostitutivi della sosta eventualmente vietata su strada, sia del sistema di tariffazione e/o di limitazione temporale di quota parte della sosta rimanente su strada. Per questa proposizione sono stati individuati su scala generale:
 - Spazi di parcheggio da destinare allo scambio per incentivare l'uso del mezzo pubblico, sia classificando parcheggi già esistenti, sia individuando aree di immediata utilizzazione, in questo caso nel senso di razionalizzare la sosta sulle aree principali,
 - Nuovi parcheggi di scambio, intesi in questo caso non solo come forma di incentivazione all'uso del mezzo collettivo, ma anche come incremento di dotazioni infrastrutturali, atti a garantire uno standard efficace di parcheggi,
 - Parcheggi per i soli residenti sia su strade locali che su aree, adatti ad attenuare la difficoltà di accesso e di mobilità in alcune zone della città ed in particolare nei centri storici,
 - L'estensione del sistema della sosta a pagamento su altre vie della città, specie su tratti di viabilità principale, ove risulta impossibile o particolarmente difficile eliminare la sosta,Per attuare queste proposizioni si rimanda ad appositi **piani esecutivi**.

della segnaletica, piano dei sensi unici, piano degli incroci)

- **della riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati**, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenza tra i diversi tipi di strade;
Per questa proposizione sono stati individuati:
 - itinerari preferenziali che consentono l'accesso alle aree di maggiore attrazione e
l'esodo dalle stesse, lungo i quali si dovrà potenziare la segnaletica di orientamento e si dovrà attribuire precedenza rispetto alle strade intersecate.
 - alcuni sensi unici sulla viabilità principale,
 - la ristrutturazione di alcuni nodi viari mediante la previsione di rotonde,Per la definizione puntuale della segnaletica, del sistema dei sensi unici e del sistema degli incroci si rimanda ad appositi **piani esecutivi**. **(Piano**



Nel Piano di Ragusa vengono individuate zone a traffico limitato nei centri storici, (Ragusa Ibla quasi interamente e parte del quartiere centro) e percorsi integralmente pedonali in agguanta a quelle che tali sono per necessità orografica (le strade eccessivamente strette). La principale scelta riguarda Ibla che nei tratti che vanno da via conte Cabrera (P.zza S. Giorgio) a P.zza Pola e da P.zza Pola a P.zza G.B. Odierma (Giardino Ibleo) viene interamente inibita al traffico veicolare sia pubblico che privato. Per il centro storico superiore la scelta più significativa riguarda P.zza S. Giovanni e la definizione di un **percorso a traffico pedonalmente privilegiato** che da detta piazza conduce al ponte vecchio e alla vallata.

d- il regolamento viario, costituisce un apposito elaborato che detta regole in relazione:

- alla classificazione della rete stradale,
- alle caratteristiche geometriche delle sezioni stradali,
- alla segnaletica,
- al catasto stradale,
- alle caratteristiche piano altimetriche dei tracciati stradali,
- alle intersezioni,
- alle misure di moderazione del traffico,
- agli attraversamenti e percorsi pedonali,
- agli spazi per il trasporto collettivo locale,
- agli spazi di sosta,
- al verde, arredi e alberature,
- all'uso del suolo per occupazioni permanenti e temporanee

In questa prima attuazione del PUT per le **occupazioni di suolo** si rimanda al regolamento già adottato dal Comune con deliberazione Commissariale n. 36 del 10/5/1994, che potrà separatamente essere soggetto alle modifiche che saranno ritenute necessarie.

D4 - il programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTV).

Il PGTV sarà attuato con tempi e fasi di attuazione e mediante piani particolareggiati ed esecutivi così come definiti nel capitolo 4 delle direttive di cui alla GURI del 24/6/1995. Il programma d'esecuzione è definito nell'apposito elaborato e si basa sui seguenti criteri di priorità:

- a. Interventi nel centro storico attraverso il PPTU
- b. interventi sulla viabilità principale, mediante piani esecutivi degli incroci, dei sensi unici, della sosta entro le isole ambientali ecc.
- c. Piani esecutivi del trasporto pubblico,
- d. Piano esecutivo dei percorsi pedonali e delle aree di aggregazione,

Nella logica programmatica dei trasporti urbani di tutto il territorio comunale rientrano pure i nuclei abitati di Marina di Ragusa, (a 25 km.) Punta Braccetto (30 km) per il periodo estivo, per le quali si doterà di attivare, a parte, apposita pianificazione del traffico. (PUT della fascia costiera) ove si dovrà valutare se coinvolgere o meno il comune di Santa Croce Camerina stante che il sistema urbano costiero in molti casi non trova soluzione di continuità nel passaggio del confine amministrativo.

D5 - l'analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità, Le soluzioni proposte dovranno attivare un monitoraggio continuo con dati e metodi che consentano una verifica dinamica delle situazioni (simulazioni del traffico, con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in rapporto alla complessità dell'area in esame) e la creazione di un archivio a partire dai dati esaminati in questa stesura del P.G.T.U.

Dovranno essere coinvolte le strutture tecniche dell'Ente, attivando in primo luogo le azioni necessarie per la **creazione dell'Ufficio Tecnico del Traffico**, e tutte quelle necessarie a determinare il giusto coordinamento con gli altri uffici comunali direttamente o indirettamente interessati all'attuazione del PUT. (Urbanistica, Centri Storici, Manutenzioni viarie, Verde pubblico, Tributi, servizi di sottosuolo ecc.) Gli indicatori che si possono porre alla base delle verifiche possono essere i seguenti:

- Flussi veicolari (veicoli/per unità di tempo) sulle intersezioni e su alcune



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:

G- ELENCO DEGLI ELABORATI DEL PGTU

- 4- **Interventi di Pianificazione Esecutiva** sia in attuazione immediata del PGTU che del PPTU, su particolari componenti del traffico anch'essi individuati in relazione ai problemi emergenti nella evoluzione dinamica della situazione del traffico urbano. I primi piani esecutivi che propone il PGTU sono quelli relativi **agli incroci**, alle **aree di sosta** e al **sistema del trasporto pubblico**, all'arredo urbano.
 - 3- **Interventi diretti in attuazione dei Piani Particolareggiati**, attraverso singoli progetti. Il primo intervento potrebbe essere ad esempio quello relativo alla qualificazione degli spazi pedonali (piazze e percorsi), delle zone di fermata dei bus navetta e delle aree di sosta, queste ultime mediante la realizzazione oltre che degli elementi d'arredo anche dei servizi relativi indicati per i parcheggi di scambio. (alcuni di questi interventi, seppure non previsti nella logica del traffico urbano, sono in attuazione con le risorse della legge speciale)
 - 2- **Interventi di Pianificazione particolareggiata**, attraverso PIANI PARTICOLAREGGIATI del traffico per aree, isole ambientali, zone o quartieri, individuati in relazione ai problemi emergenti nella evoluzione dinamica della situazione del traffico urbano. Il primo piano particolareggiato individuato, in quanto ritenuto prioritario su altri e' quello relativo ai **quartieri urbani di Ibla e del Centro Superiore**, negli ambiti definiti dalla Legge Regionale 61/81 sui centri storici di Ragusa.
 - 1- **Interventi diretti** alla immediata attuazione del PGTU, con singoli progetti esecutivi o azioni finalizzate cost' e' possibile realizzare lavori di sistemazione di incroci, tratti stradali, spazi di sosta, verde, isole pedonali ecc., nonché singole campagne informative e di pubblicizzazione dei contenuti del PUT, creazione dell'UFFICIO TECNICO DEL TRAFFICO, potenziamento e riorganizzazione del corpo di polizia municipale per il controllo del traffico e della sosta, la definizione degli orari per il carico e lo scarico delle merci, l'istituzione di qualche senso unico per creare le corsie preferenziali dei mezzi pubblici, il monitoraggio di particolari situazioni ecc.
- Il PGTU si potrà attuare mediante:**

F- MODALITA' DI ATTUAZIONE DEL P.G.T.U.

- 1) Adozione da parte della Giunta Municipale;
 - 2) Pubblicazione Albo Pretorio per 30 gg.;
 - 3) Pareri dei consigli di quartiere;
 - 4) Parere della Commissione Consiliare;
 - 5) Esame del Consiglio Comunale;
- Successivamente all'adozione del P.G.T.U. da parte del Consiglio si procede alla formulazione dei Piani particolareggiati e dei Piani di esecuzione (cosiddetti piani di dettaglio). Per i piani di dettaglio non e' prevista la fase di approvazione del Consiglio Comunale. Per l'aggiornamento del PUT si segue lo stesso iter gia' indicato. Infine e' necessario che l'Amministrazione, essendo tra quelle obbligata alla redazione del PUT, istituisca l'apposito **ufficio tecnico del traffico**, in concomitanza o subito dopo l'adozione del PGTU.

Il P.G.T.U., per la sua adozione deve seguire l'iter sotto elencato:

TRAFFICO

E- ITER DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO e UFFICIO TECNICO DEL

- sezioni tipo della viabilità principale,
- Velocita' di percorrenza veicolare per i mezzi pubblici, (Km./ora)
- Velocita' di percorrenza veicolare per i mezzi privati, (Km./ora),
- Le presenze di sosta veicolare nelle diverse zone urbane,
- Il numero di passeggeri su tratte significative del trasporto pubblico,
- Il n. e il tipo di incidenti stradali (mortalità, gravi, lievi)
- Il numero degli interventi manutentivi sulle strade
- Il numero di concessioni rilasciate per l'occupazione delle strade.

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-Scenari per gli itinerari dei veicoli privati, (1:10.000)
 - Da B2.1 a B2.5 (itinerari n. 1,2,3,4 e 5)
 - 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

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
- Questo elaborato si ritiene utile per tutte le attività conseguenti all'adozione del PGTU. In esso vengono indicate le norme e indicazioni relative a:
 - strade e traffico in genere
 - Disciplina urbanistica delle strade,
 - Pianificazione dei trasporti,
 - Legislazione ambientale,
 - Parcheggi e sosta,
 - Piste ciclabili,
 - Percorsi pedonali e barriere architettoniche,
 - Moderazione del traffico
 - Autonomia dell'Ente proprietario della strada,
 - Ruolo del Sindaco,
 - Zone a traffico limitato,
 - Zone a velocità limitata (zona 30)
 - Rallentatori di velocità,
 - Isole ambientali,
 - Gerarchia delle componenti del traffico con al primo posto il pedone.

Ragusa il 11/12/2000

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

