



Progettazione e pianificazione Sistemi di trasporto

# PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE INTERCOMUNALE DELL'AREA GAL RAGUSA, MODICA, SCICLI, ISPICA, SANTA CROCE CAMERINA



## PERCORSO PARTECIPATO

*Ing. Claudio NANNI*

Ragusa, 06/10/2022





Chi siamo

## Chi siamo

**SISPLAN, Organismo tecnico incaricato di assistere le Amministrazioni nella redazione del Piano**, è una Società di ingegneria fondata nel 1980 allo scopo di offrire ad Enti pubblici, aziende speciali e Società private servizi specializzati nei campi della:

- ❑ **ingegneria dei trasporti**
- ❑ **pianificazione del territorio**
- ❑ **informatica**

La società è **indipendente** rispetto a qualsiasi organizzazione finanziaria o impresa costruttrice di opere o industria fornitrice di apparecchiature e impianti.

Le persone che compongono la società hanno maturato la propria esperienza professionale in aziende private e pubbliche, nella pubblica amministrazione e nell'Università.

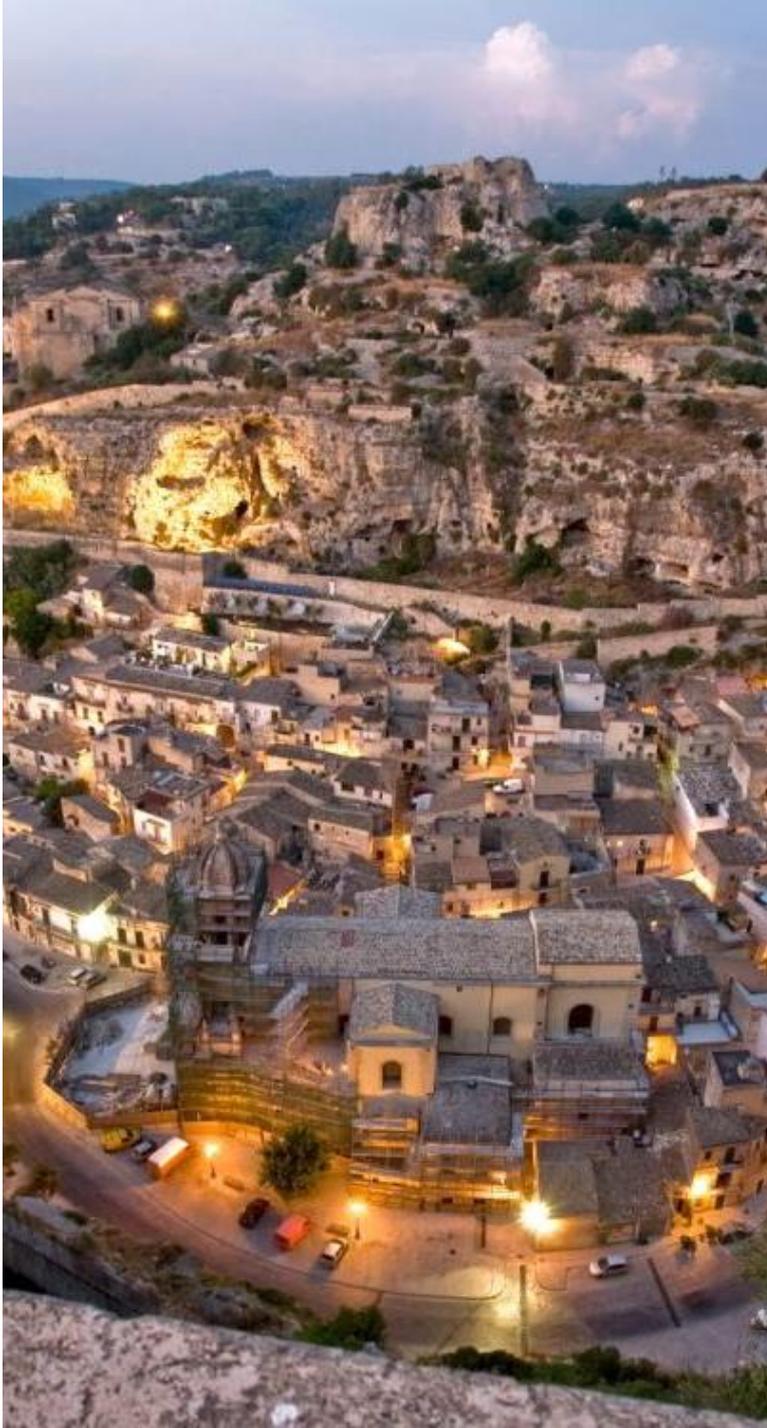
Gli strumenti che Sisplan utilizza per la esecuzione degli studi e dei progetti sono tali da affrontare agevolmente anche problemi complessi che richiedono il trattamento di grandi quantità di dati.

# Chi siamo

**SISPLAN** offre la sua expertise nella redazione/predisposizione di:

- **Piani del traffico e Piani particolareggiati**
- **Piani del trasporto pubblico**
- **Piani della sosta**
- **Infrastrutture di trasporto (ferrovie, metropolitane, tramvie, strade, autostrade, parcheggi, piste ciclabili)**
- **Trasporto merci**
- **Centri commerciali**
- **Valutazioni di impatto ambientale**
- **Messa in sicurezza della viabilità**
- **Software per la mobilità ed i trasporti**





## I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)

# I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)



Sono stati introdotti dalla Unione Europea nel 2009 nell'ambito di una serie di iniziative derivanti da una attenzione alle città e alla loro crescente importanza sia come fattore di sviluppo economico e sociale sia come “anello” di particolare vulnerabilità di fronte a vecchi e nuovi fattori di rischio.

Il PUMS è redatto sulla base delle Linee Guida nazionali (DM 397-4/08/2017 e aggiornamento DM 396-28/08/2019), che recepiscono le Linee Guida della Comunità Europea (Guidelines, Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2014 e suo aggiornamento 2019)

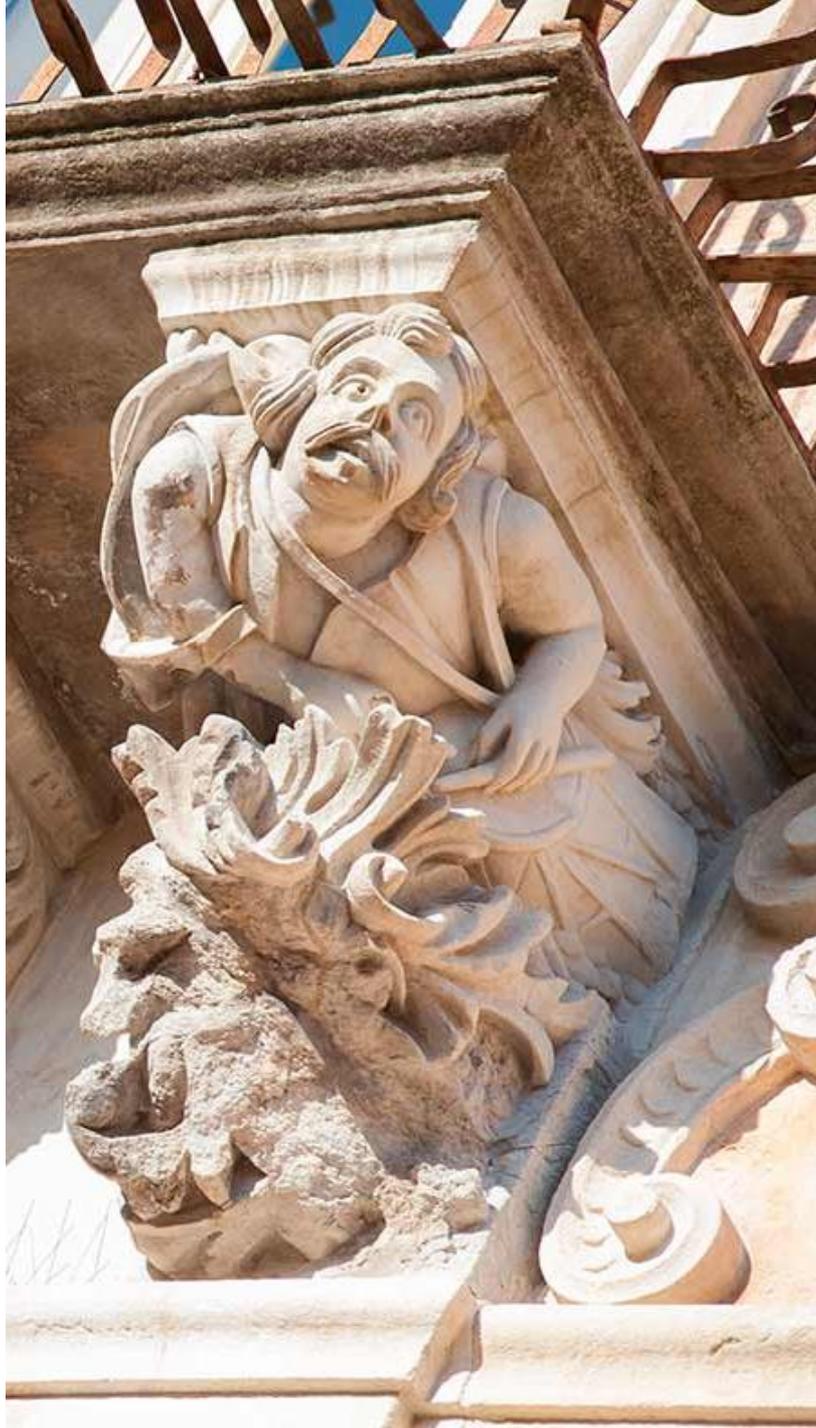
Avere un **PUMS approvato** è, ad oggi, **sostanzialmente l'unico modo** per le Amministrazioni per **accedere a finanziamenti** nazionali/regionali per realizzare interventi sui sistemi di trasporto e sulla organizzazione della mobilità

# I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)



L'orientamento alla **sostenibilità** come carattere specifico del PUMS comporta che il Piano sia costruito sulla base di criteri in larga parte innovativi:

- un **approccio partecipativo**, dove al centro dell'attenzione stanno le persone piuttosto che il traffico
- un impegno verso la **dimensione sociale, economica ed ambientale** della sostenibilità
- un **approccio integrato**: che tiene conto di strumenti e politiche dei diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe
- obiettivi e traguardi **misurabili**
- un esame dei **costi e dei benefici delle alternative** di trasporto
- un **monitoraggio continuo dei risultati** e delle eventuali necessità di aggiustamento



## Gli obiettivi del PUMS

# Gli obiettivi del PUMS

- il **miglioramento dell'accessibilità** alle suddette dotazioni di beni comuni a livello urbano e a livello locale, con particolare riferimento alla accessibilità per pedoni e ciclisti
- **ripartizione dello spazio pubblico** a favore della pedonalità e delle attività collettive
- **livelli di inquinamento dell'aria e di rumore** conformi agli standard per il benessere delle persone, della flora e della fauna
- densità territoriali proporzionali alla dotazione di **servizi di trasporto pubblico** con contemporanea riduzione dell'offerta di parcheggi
- sistematica **accessibilità pedonale e ciclabile** ai servizi necessari alla vita quotidiana
- uso appropriato e generalizzato delle tecniche di **moderazione del traffico** (isole ambientali, zone 30)
- organizzazione del **sistema dei trasporti orientato alla riduzione dell'uso dell'auto** (car sharing, bike sharing, insediamenti car free, revisione degli standard di parcheggio)
- verificabile riduzione della dipendenza dall'automobile e del conseguente **risparmio di emissioni climalteranti**

## Gli obiettivi del PUMS

- **adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico**, accompagnata da una accessibilità pedonale e ciclabile a nodi delle reti di trasporto pubblico urbane e territoriali;
- mantenimento di **accettabili livelli di servizio** della rete stradale, da ottenere anche attraverso misure di gestione della domanda (regole, ripartizione modale, tariffazione);
- **elevati livelli di sicurezza** (aree a zero incidenti);
- la possibilità di godere di una vita sana per la presenza e **utilizzabilità pedonale giornaliera di aree verdi**, tendenzialmente connesse a rete (spazi aperti);
- **continuità ed efficienza delle reti ecologiche urbane** e territoriali e loro integrazione con i percorsi della mobilità non motorizzata;
- **governo del microclima** (riduzione al minimo dell'isola di calore);
- verificabili **livelli di resilienza** agli eventi estremi (gestione delle acque, permeabilità dei suoli, ecc.)



## II PUMS intercomunale dell'area GAL

## Il PUMS intercomunale dell'area GAL

Trattandosi di un **PUMS intercomunale**, avrà le seguenti caratteristiche:

- Deve proporre interventi a favore della mobilità fra i Comuni
- Deve comunque indicare strategie per facilitare in termini di sostenibilità, “l'ultimo miglio”, all'interno delle aree urbane, degli spostamenti intercomunali
- Fornisce anche informazioni sulle scelte fatte in termini di PUMS dai Comuni del GAL che li hanno già approvati o sono in corso di approvazione, per gli altri Comuni che non hanno ancora iniziato questo percorso progettuale



## Il percorso partecipativo

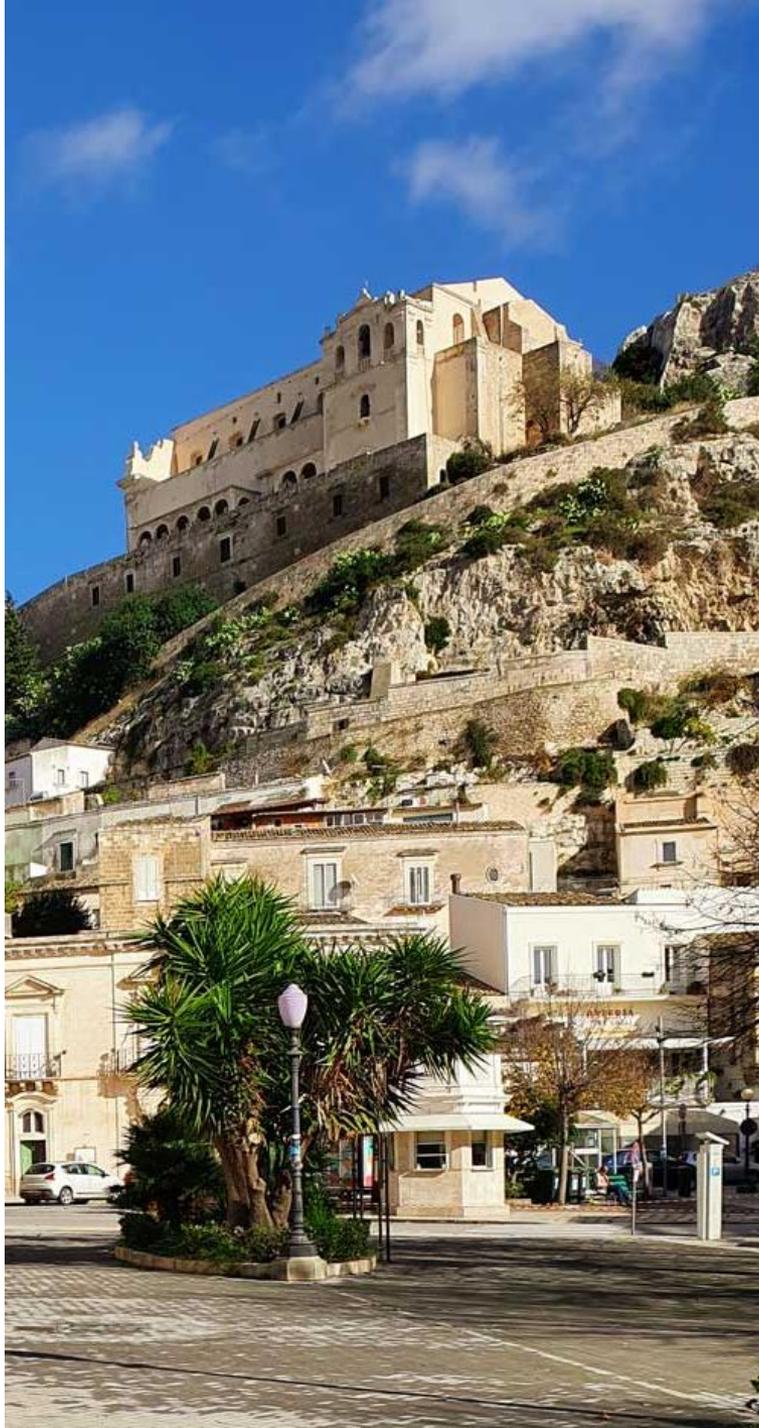
## Il percorso partecipativo

Questo incontro costituisce il **secondo momento di “partecipazione”** nello sviluppo progettuale del PUMS GAL

Il primo incontro si è tenuto online il 28 luglio 2022

In questo incontro:

1. Viene presentata la situazione attuale della mobilità nel territorio e delle modalità organizzative ed infrastrutturali per gestirla, nonché il quadro progettuale già definito
2. Viene presentato il Progetto Preliminare del PUMS GAL
3. Si attendono riscontri sulle proposte formulate ed eventuali indicazioni per nuovi indirizzi progettuali, tenendo presente il focus sulla mobilità intercomunale o comunque esterna alle aree urbane



Lo stato di fatto della  
mobilità nell'area GAL

## LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE

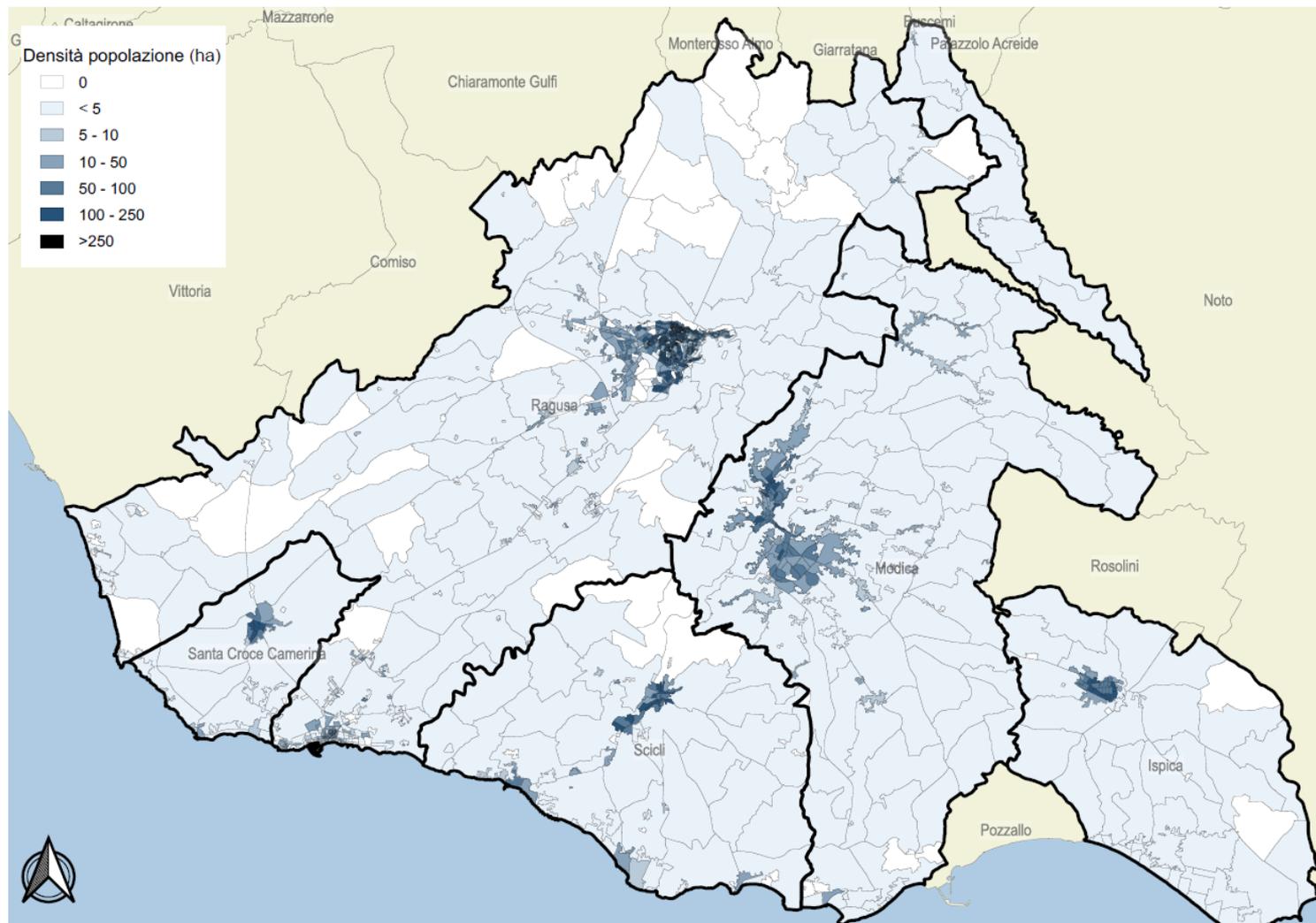
L'analisi si è concentrata sulle seguenti tematiche:

- Il contesto territoriale
  - L'articolazione territoriale
  - Le caratteristiche socio-economiche
  - La mobilità pendolare
  - Il sistema turistico
  - Mobilità complessiva
  - La rete infrastrutturale
- I servizi di trasporto
  - I servizi ferroviari
  - I servizi di autobus
  - Taxi e noleggio con conducente (NCC)
  - I servizi di sharing mobility
- Quadro di riferimento della pianificazione
  - Strumenti programmatici comunali
  - Strumenti programmatici sovraordinati
  - Sintesi degli interventi previsti nel Quadro Pianificatorio sui sistemi di trasporto

## LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE

- Situazione attuale della mobilità veicolare
  - Traffico
  - Sosta su strada
  - Parcheggi in struttura ed in aree fuori strada
  - Zone con limitazione dell'accesso
  - Incidentalità
  - Impianti di ricarica veicoli elettrici
- Situazione attuale della mobilità alternativa a quella veicolare
  - Mobilità su mezzo pubblico
  - Mobilità ciclabile
  - Mobilità pedonale
- Indirizzi del GAL e delle Amministrazioni comunali per il PUMS intercomunale
- Risultato della prima fase di concertazione
- Analisi SWOT del sistema della mobilità e del contesto territoriale
- Obiettivi del PUMS
  - Sintesi da interfaccia con GAL, Amministrazioni e Stakeholders
  - Identificazione delle linee di azione e degli indicatori

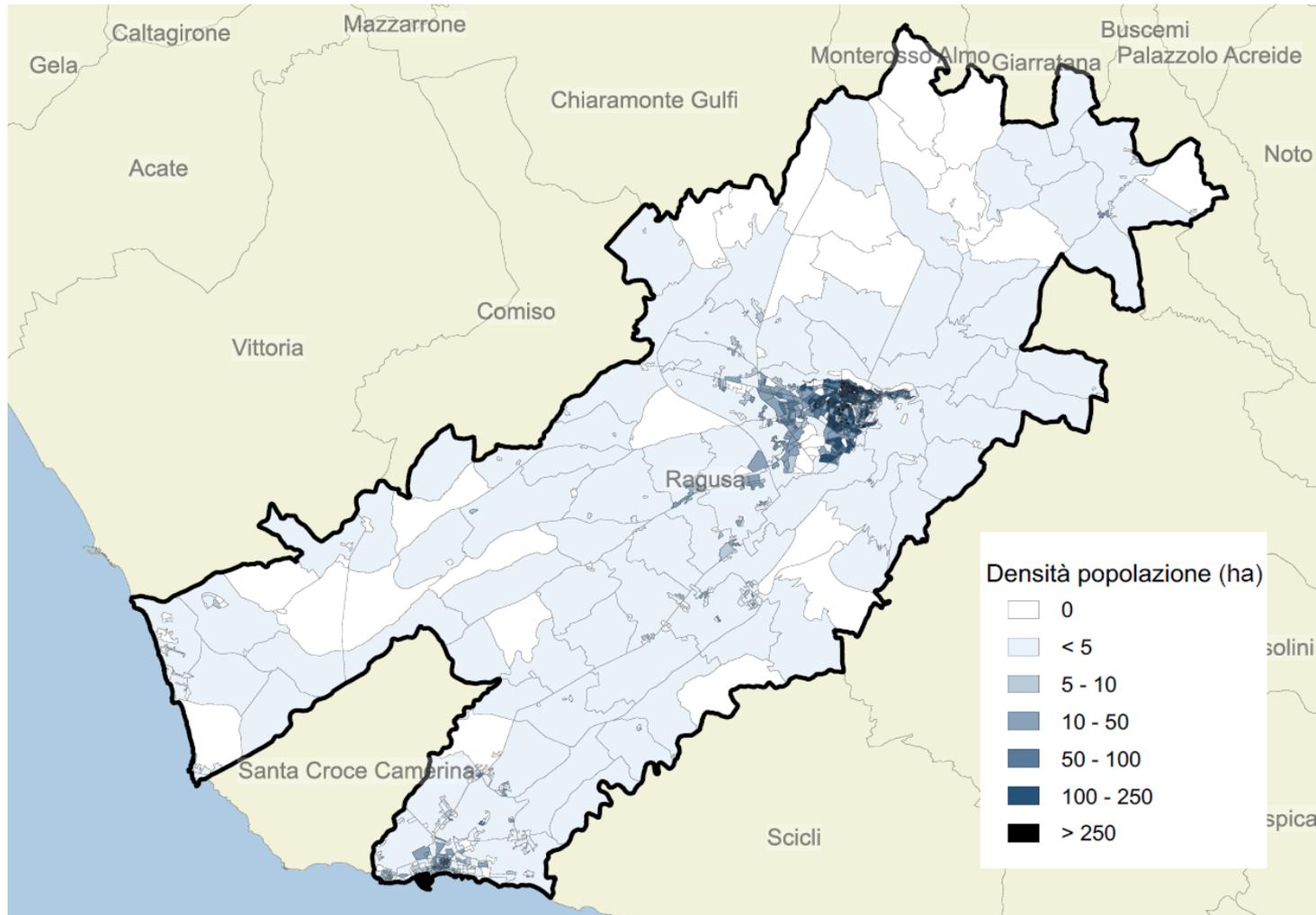
## IL TERRITORIO



Densità di popolazione nelle sezioni censuarie del territorio del GAL

# Stato di fatto

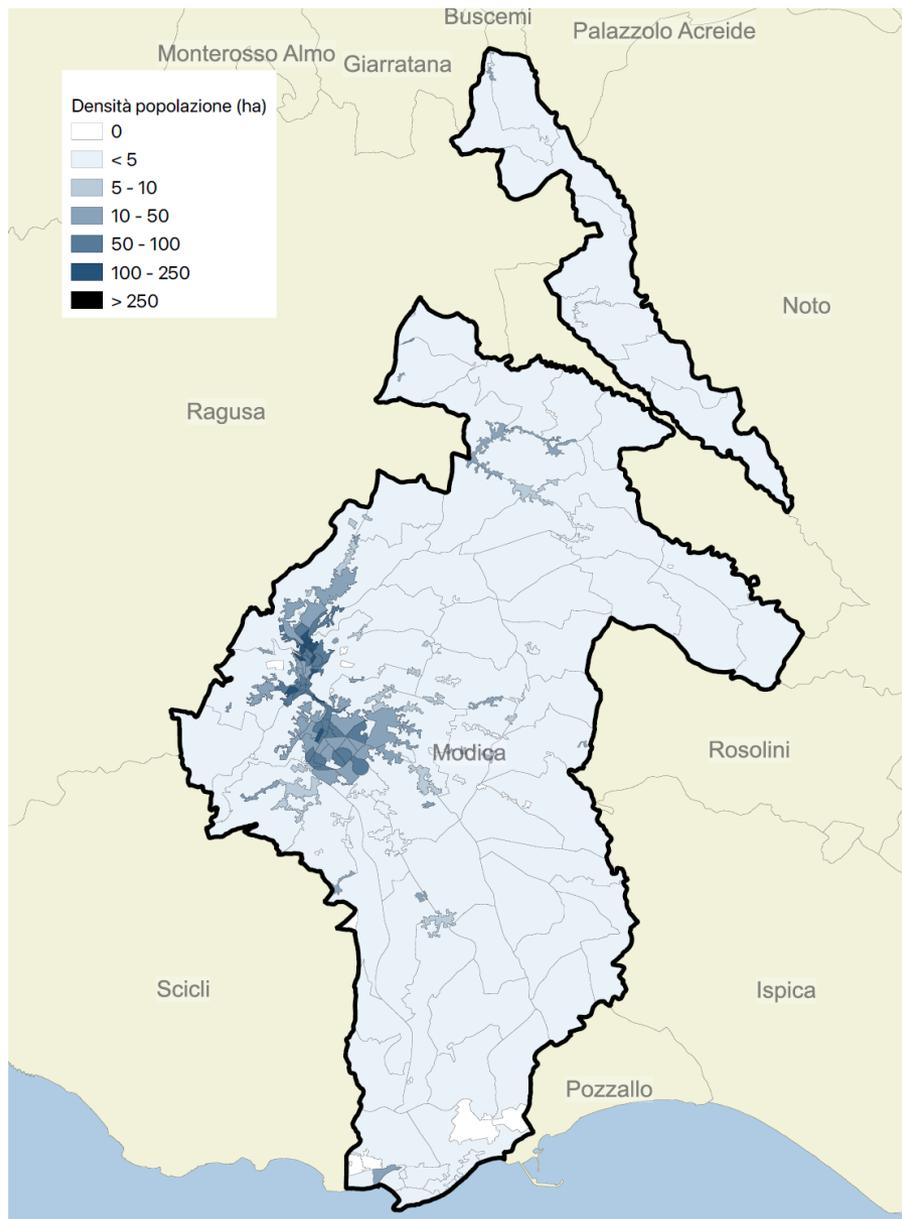
## IL TERRITORIO



Densità di popolazione nelle sezioni censuarie di Ragusa

# Stato di fatto

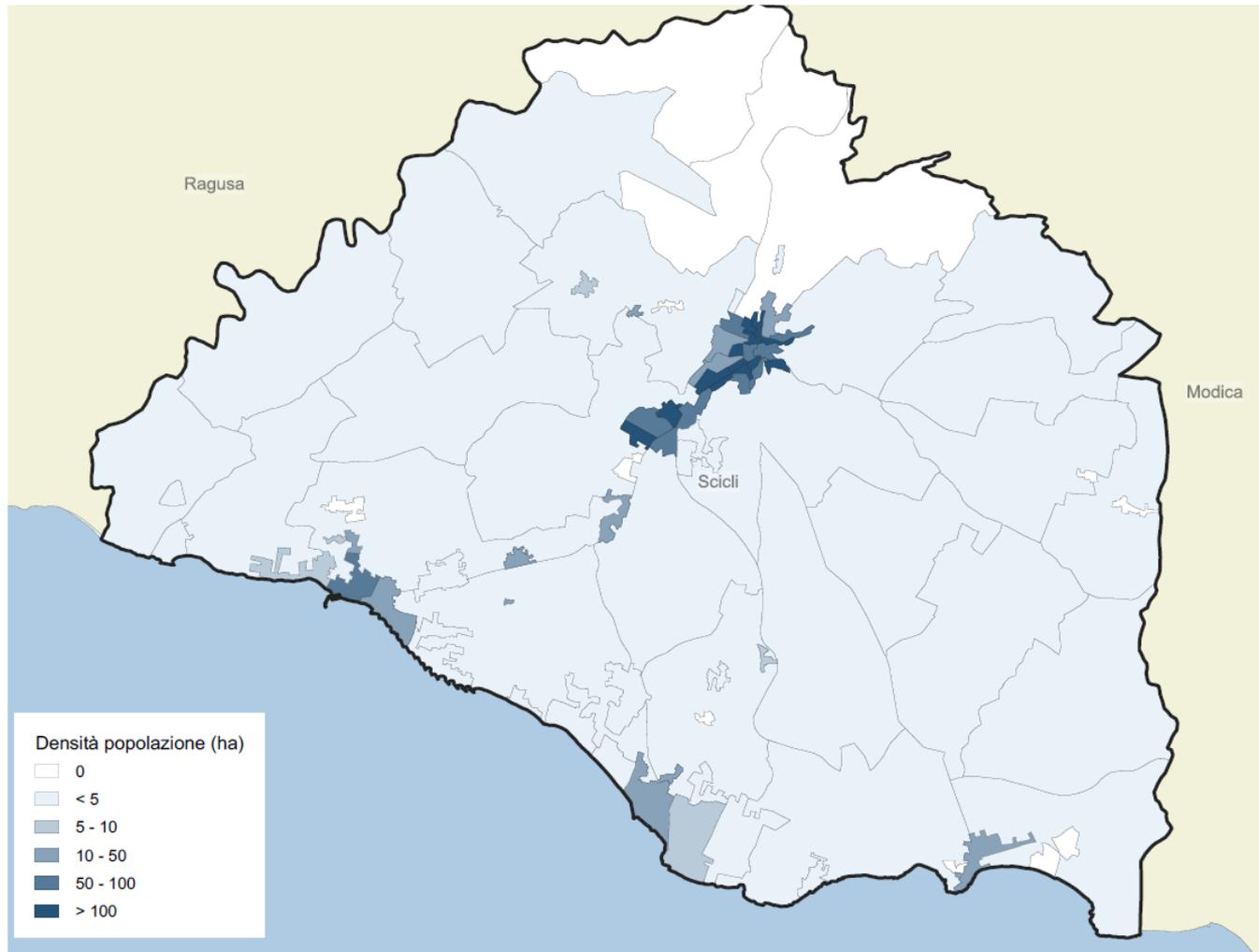
## IL TERRITORIO



Densità di popolazione nelle sezioni censuarie di Modica

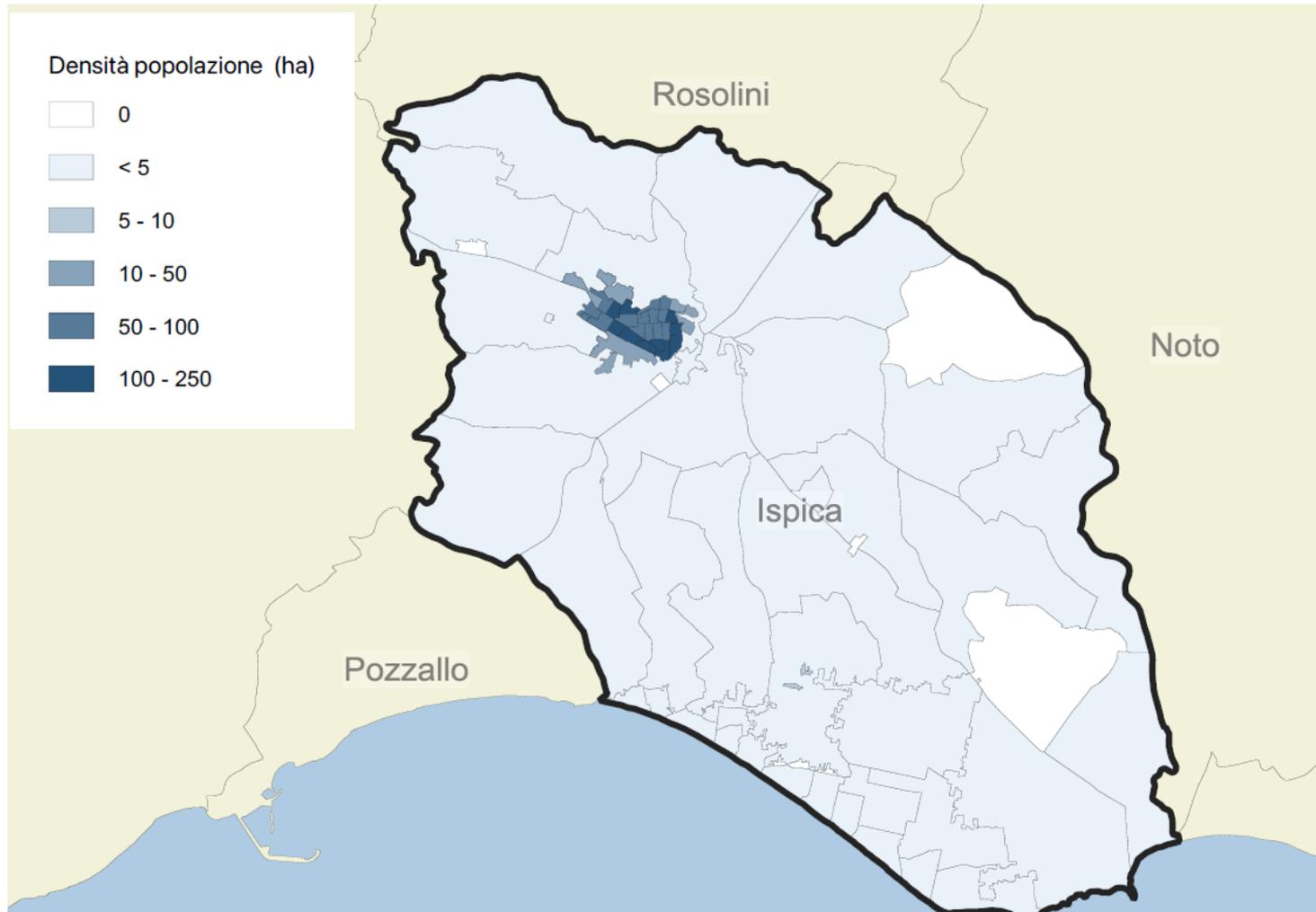
# Stato di fatto

## IL TERRITORIO



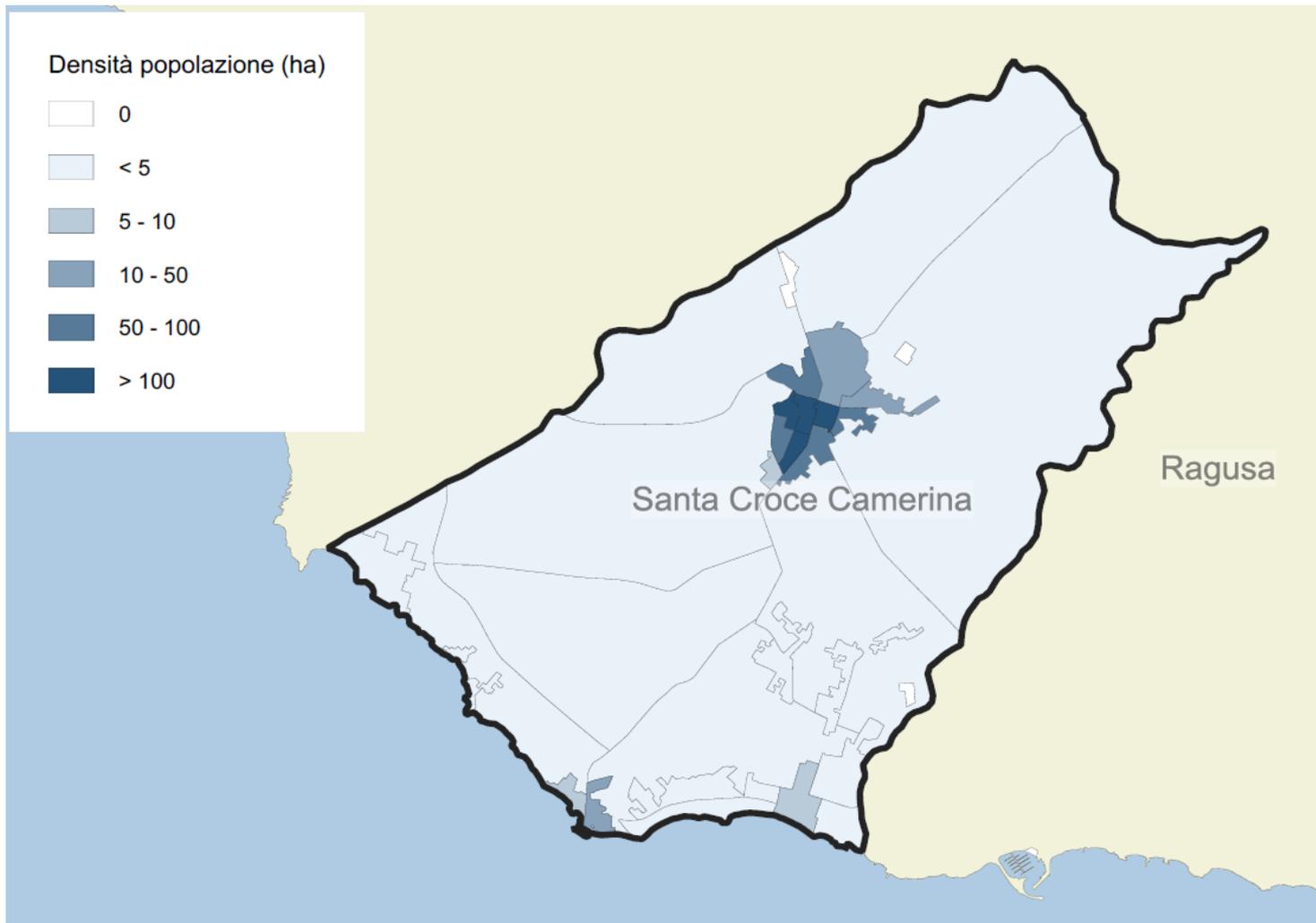
Densità di popolazione nelle sezioni censuarie di Scicli

## IL TERRITORIO



Densità di popolazione nelle sezioni censuarie di Ispica

## IL TERRITORIO



Densità di popolazione nelle sezioni censuarie di Santa Croce Camerina

# Stato di fatto



## MOBILITA' PENDOLARE

	Ragusa	Modica	Scicli	Ispica	S. Croce C.	Comiso	Vittoria	Chiaromonte G.	Giarratana	Pozzallo	Rosolini	Noto	Pachino	Tot. GAL	Tot. Tab.	Tot. Pend.
Ragusa		464	89	53	238	287	289	133						844	1553	2062
Modica	1353		349	225	19	54	71			245	89	41	21	1946	2467	2667
Scicli	651	579		27	47	27	85			95				1304	1511	1631
Ispica	214	331	35		3					194	66	35	41	583	919	1103
S.Croce C.	801	17	27	6		51	103							851	1005	1056
Comiso	845	34	10	4	212										1105	
Vittoria	679	29	13	1	317										1039	
Chiaromonte G.	407														407	
Giarratana	248	32		9	18										307	
Pozzallo	171	539	95	415	3										1223	
Rosolini	94	234	27												355	
Noto	18	30	1		4										53	
Pachino	10	22	7												39	
Tot. GAL	3019	1391	500	311	307									5528		
Tot. Tab.	5491	2311	653	740	861	419	548	133	0	534	155	76	62		11983	
Tot. Pend.	6303	2443	680	1248	913											11587
																8519

Spostamenti pendolari dei lavoratori

# Stato di fatto



## MOBILITA' PENDOLARE

	Ragusa	Modica	Scicli	Ispica	S. Croce C.	Comiso	Vittoria	Chiaromonte G.	Giarratana	Pozzallo	Rosolini	Noto	Pachino	Tot. GAL	Tot. Tab.	Tot. Pend.
Ragusa		202	8		41	42	11				2			251	306	434
Modica	178		16	51							64			245	309	396
Scicli	42	266		8							26			316	342	379
Ispica	33	141	1								44			175	219	275
S.Croce C.	254	31	16			51	103							301	455	359
Comiso	278	71	2		2											353
Vittoria	115	84														199
Chiaromonte G.	291	8														299
Giarratana	118	35														153
Pozzallo	26	168	2	174	1											371
Rosolini	5	156		130												291
Noto	1	4		14												19
Pachino	10	5		49												64
Tot.GAL	507	640	41	59	41									1288		
Tot.Tab.	1351	1171	45	426	44	93	114	0	0	136	0	0	0		3380	
Tot. Pend.	1625	1200	45	449	94											3413
																1843

Spostamenti pendolari degli studenti

In breve:

-spostamenti pendolari FRA i comuni del GAL: 5528 lavoratori - 1288 studenti

-in origine dai Comuni GAL verso tutti gli altri comuni: 11587 lavoratori - 3413 studenti

-in destinazione nei Comuni GAL da tutti gli altri comuni: 8519 lavoratori-1843 studenti

# Stato di fatto



## MEZZI DI TRASPORTO

Somma di Stima spostamenti Mezzo	Motivo dello spostamento		
	Lavoro	Studio	Totale complessivo
Auto privata (conducente)	7616	244	7860
Auto privata (passeggero)	627	375	1002
Autobus extraurbano	78	686	764
Autobus scolastico o aziendale	71	221	292
Autobus urbano	30	262	292
Motociclo	70	31	101
Treno	27	24	51
<b>Totale complessivo</b>	<b>8519</b>	<b>1843</b>	<b>10362</b>

La tabella evidenzia le modalità di trasporto utilizzate dai pendolari che si spostano da un comune del GAL verso altri comuni

L'auto è il mezzo di gran lunga più utilizzato (85.5%). Il trasporto su bus raggiunge solo il 13.0%. Trascurabili sono la moto ed il treno

# Stato di fatto



## MEZZI DI TRASPORTO

Somma di Stima spostamenti Mezzo	Motivo dello spostamento		Totale complessivo
	Lavoro	Studio	
Auto privata (conducente)	10174	267	10441
Auto privata (passeggero)	1028	388	1416
Autobus extraurbano	96	1350	1446
Autobus scolastico o aziendale	138	770	908
Autobus urbano	40	536	576
Motociclo	96	41	137
Treno	15	11	26
<b>Totale complessivo</b>	<b>11587</b>	<b>3363</b>	<b>14950</b>

La tabella evidenzia le modalità di trasporto utilizzate dai pendolari che si spostano da altri comuni verso i comuni del GAL.

L'uso dei diversi mezzi è sostanzialmente simile di quello relativo agli spostamenti in origine dai comuni del GAL.

# Stato di fatto



## MEZZI DI TRASPORTO

Facendo riferimento ai **solì spostamenti da comuni del GAL ad altri comuni del GAL**:

- i lavoratori **pendolari** sono auto conducenti per l'89.6%, auto passeggeri per il 7.4%; gli altri mezzi utilizzati sono del tutto trascurabili.
- gli **studenti** pendolari per il 53.6% usano l'autobus pubblico, il 19.4% sono auto passeggeri, il 14.5% utilizzano il trasporto scolastico; gli altri mezzi utilizzati sono trascurabili.

# Stato di fatto



## MEZZI DI TRASPORTO

La mobilità “**complessiva**” **intercomunale** dei “**residenti auto conducenti**” fra i comuni del territorio GAL , cioè relativa non solo agli spostamenti “abituati” (quelli pendolari), ma anche agli spostamenti “occasionali” che avvengono per i più svariati motivi (affari privati, acquisti, tempo libero, etc.), ammonta, di larga massima, a quasi **35.000 spostamenti** sull’arco diurno (andata + ritorno). Questa è la mobilità più di interesse del PUMS GAL , perché rappresenta la mobilità da spostare il più possibile verso modalità più sostenibili.

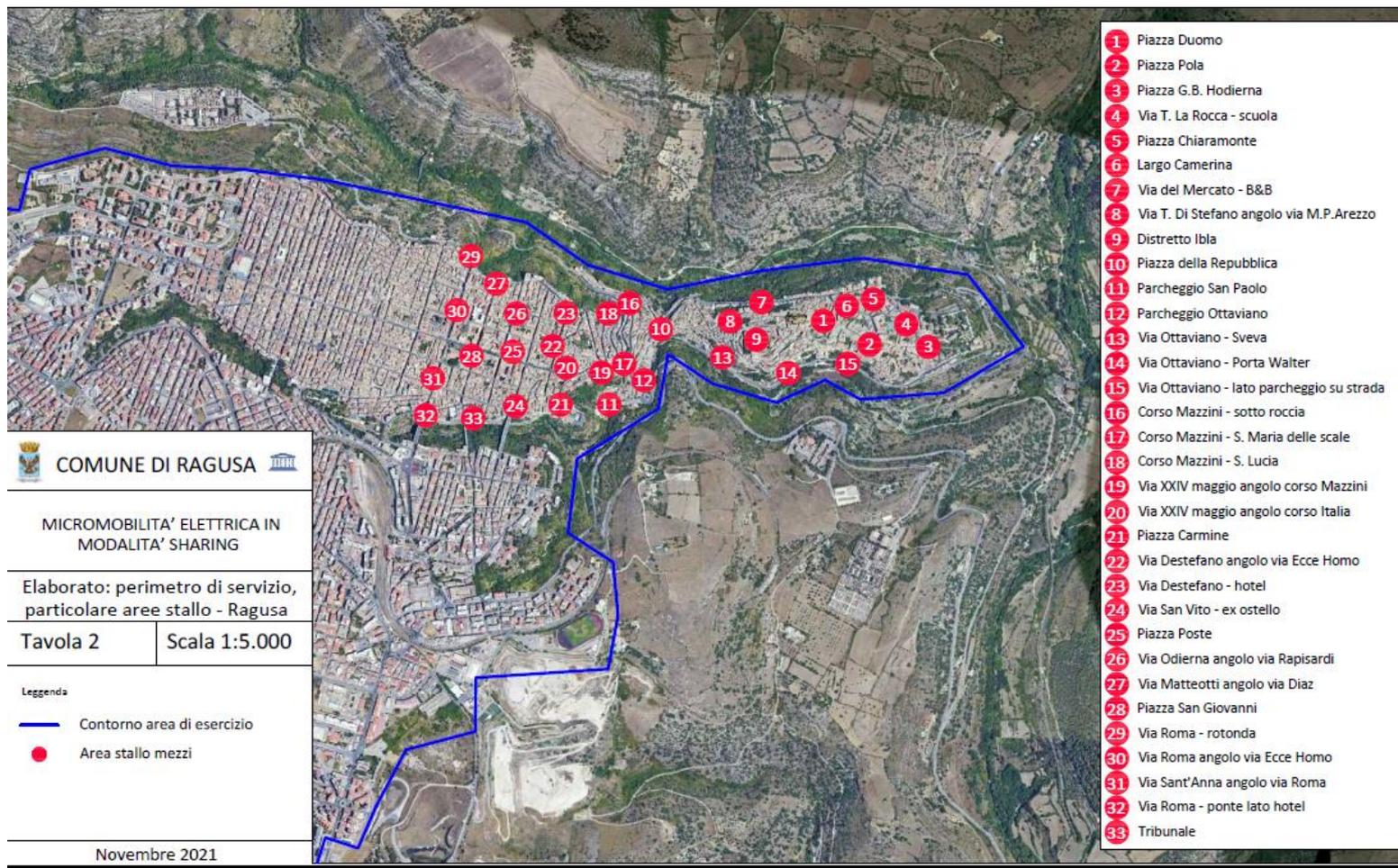
A questa mobilità, nel periodo estivo si somma quella relativa agli **spostamenti con l’auto dei turisti fra le località**, quindi non interna alle località, quantificata di larga massima, in circa **4.000 spostamenti** sull’arco diurno (andata + ritorno).

Questa mobilità quasi **raddoppia nel periodo di punta di Agosto**. Anche questa mobilità è di interesse del PUMS GAL, perché rappresenta ulteriore mobilità da spostare verso modalità più sostenibili.

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 350 monopattini (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)



Le aree di prelievo dei monopattini a Ragusa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 350 monopattini (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)

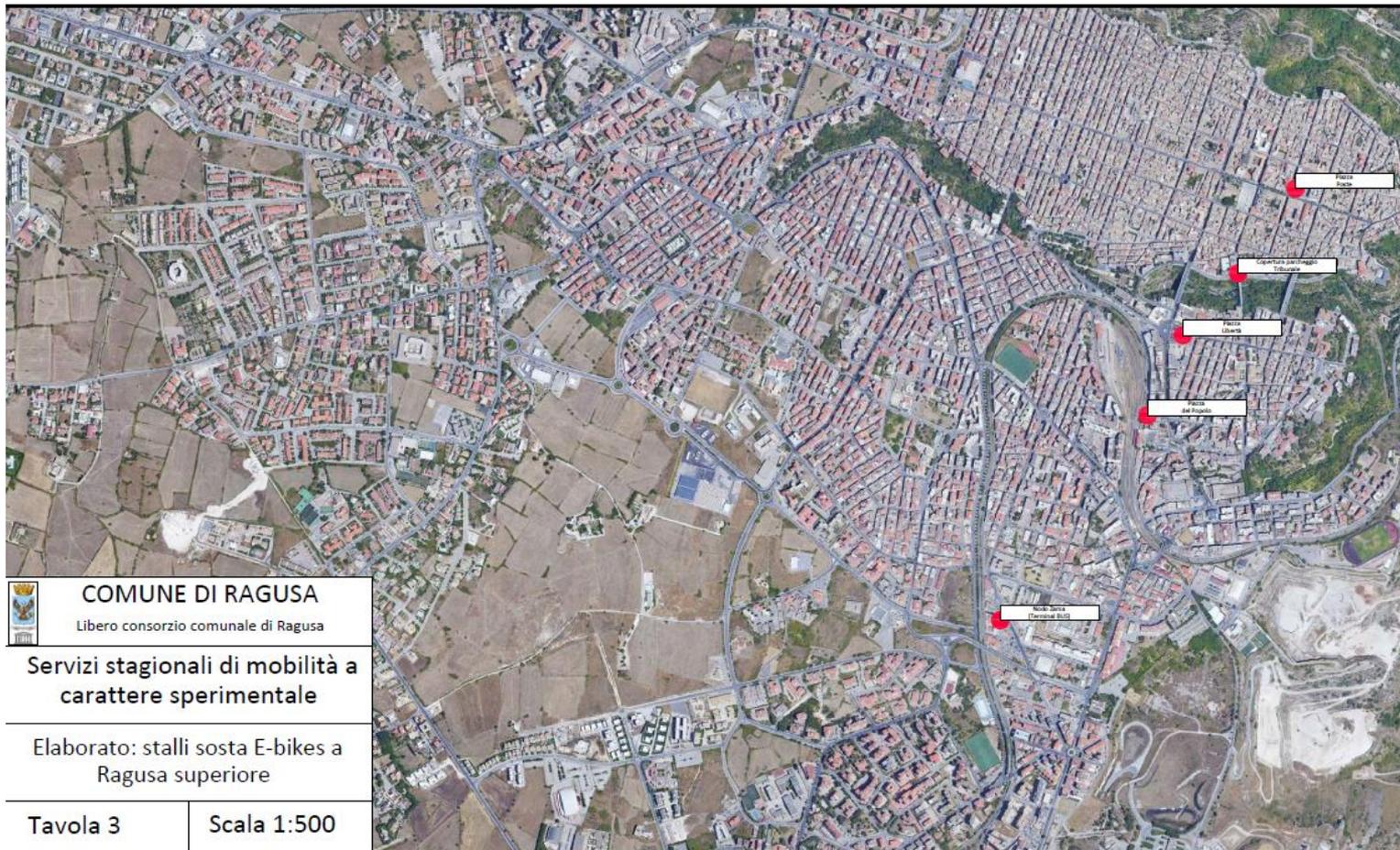


Le aree di prelievo dei monopattini a Marina di Ragusa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 100 e-bikes (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)



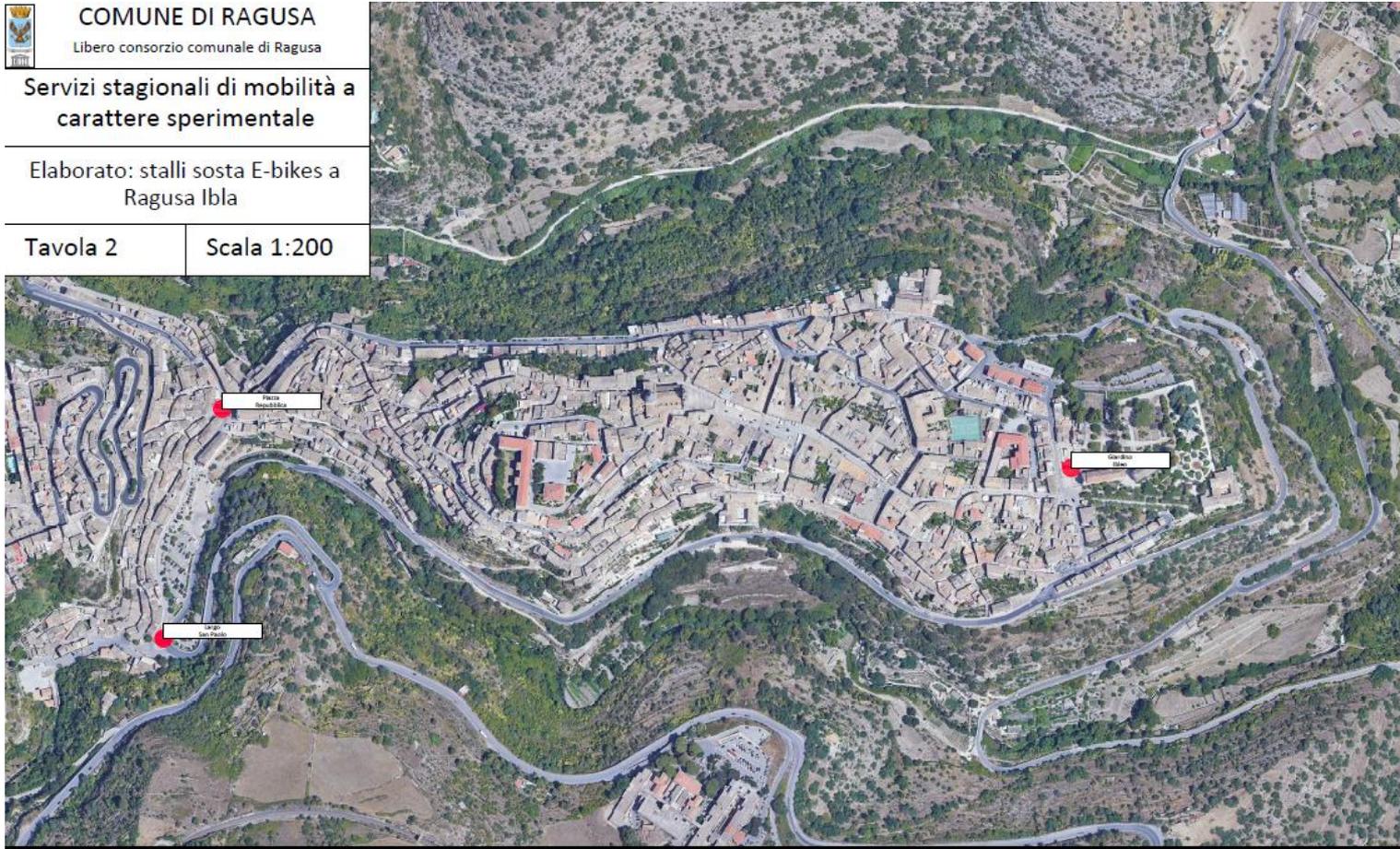
Le aree di prelievo delle E-bikes a Ragusa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 100 e-bikes (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)

	<b>COMUNE DI RAGUSA</b> Libero consorzio comunale di Ragusa
Servizi stagionali di mobilità a carattere sperimentale	
Elaborato: stalli sosta E-bikes a Ragusa Ibla	
Tavola 2	Scala 1:200



Le aree di prelievo delle E-bikes a Ibla

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 100 e-bikes (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)



Le aree di prelievo delle E-bikes a Marina di Ragusa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 50 e-scooter (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)

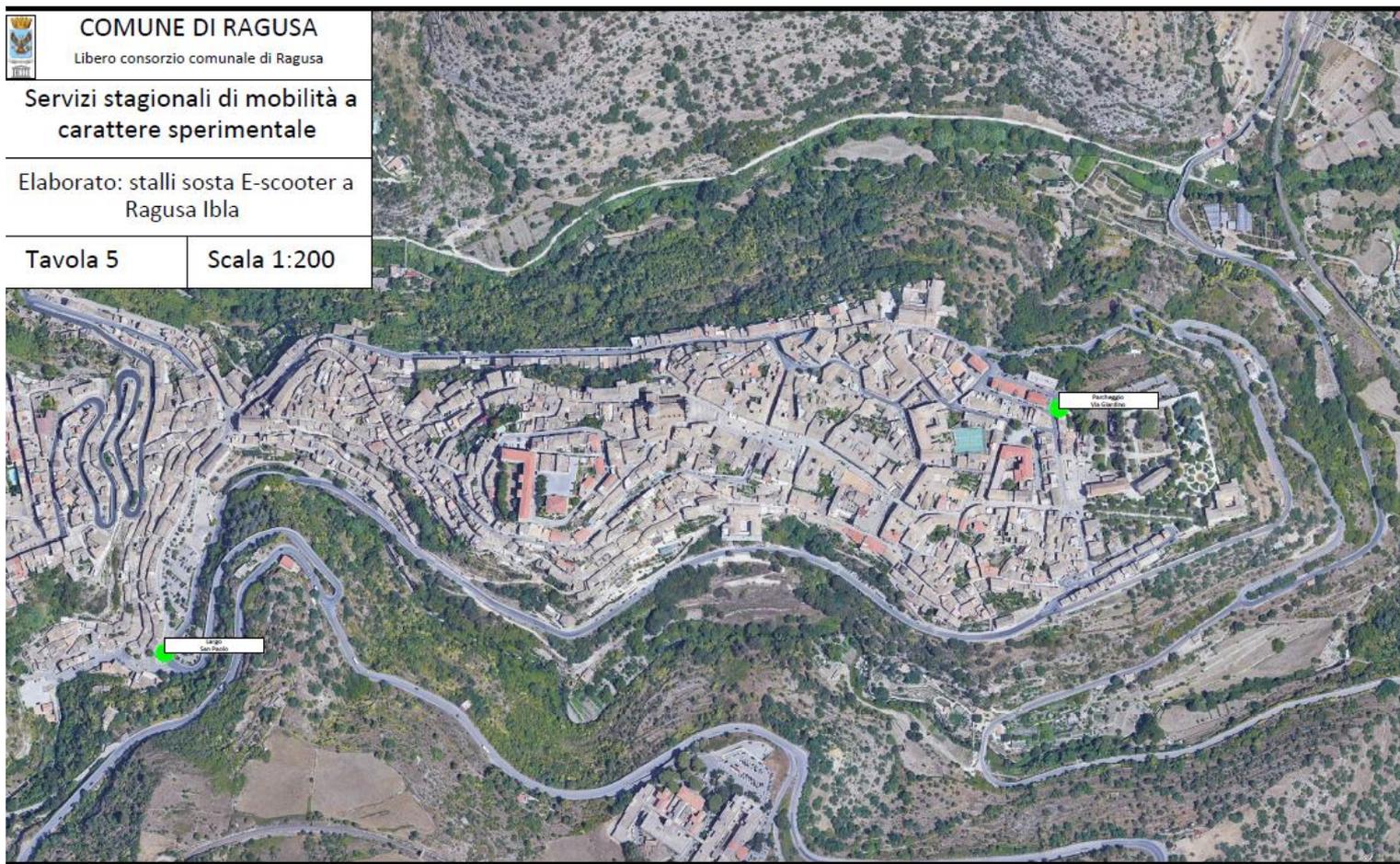


Le aree di prelievo degli e-scooter a Ragusa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 50 e-scooter (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)



Le aree di prelievo degli E-scooter a Ibla

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Ragusa: 50 e-scooter (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)

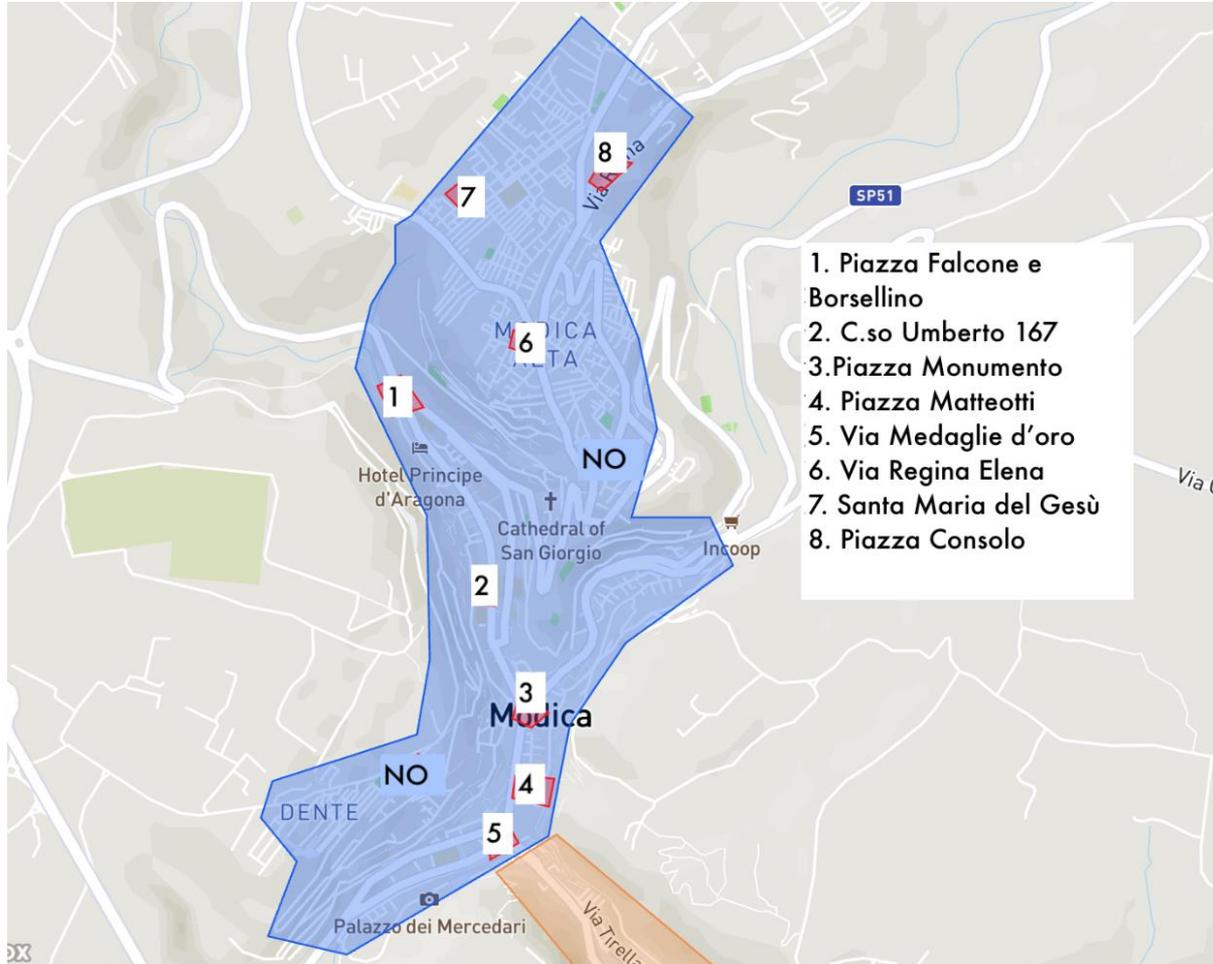


Le aree di prelievo degli E-scooter a Marina di Ragusa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Modica: 100 e-bike (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)

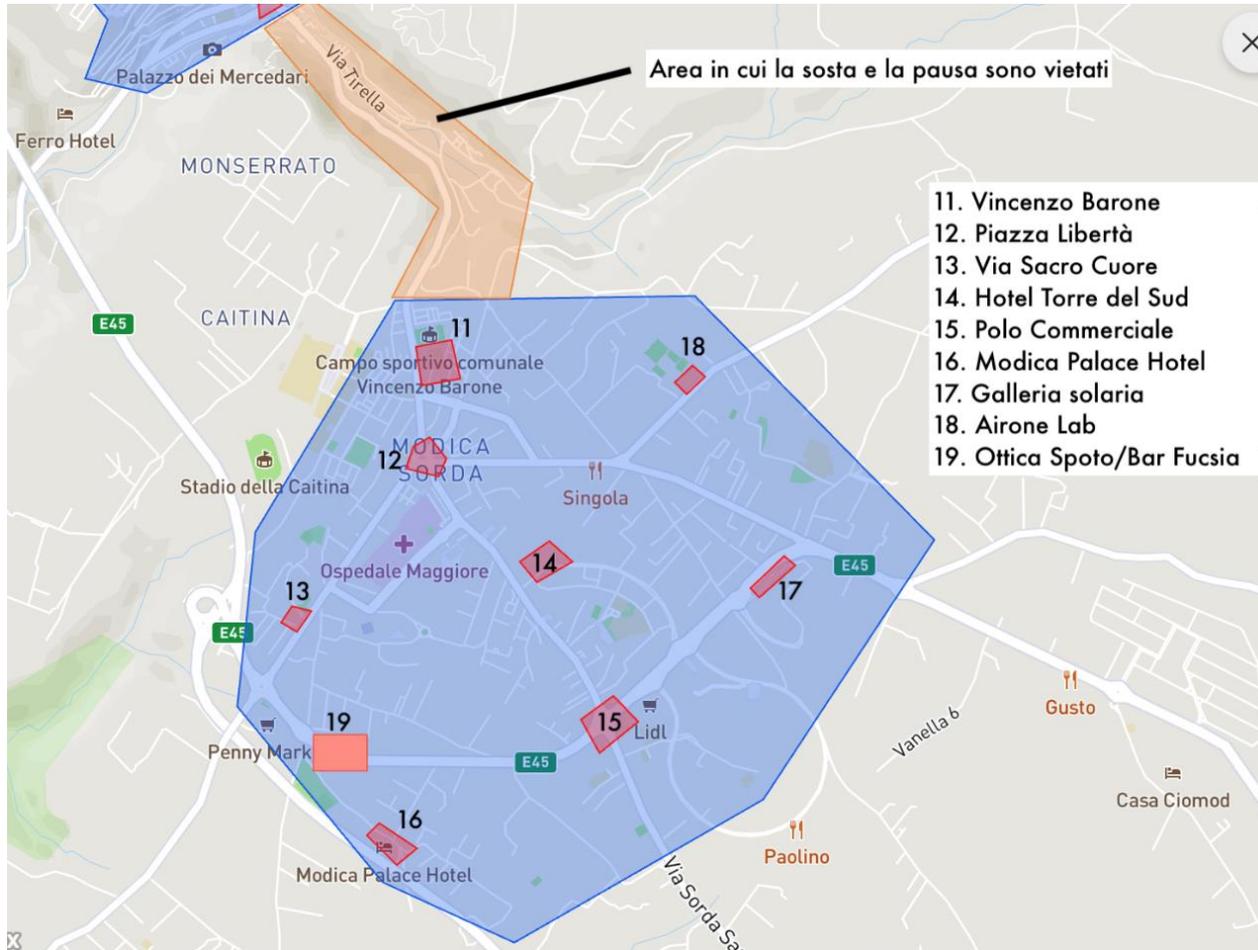


Le aree di prelievo delle E-bike a Modica Bassa

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Modica: 100 e-bike (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)

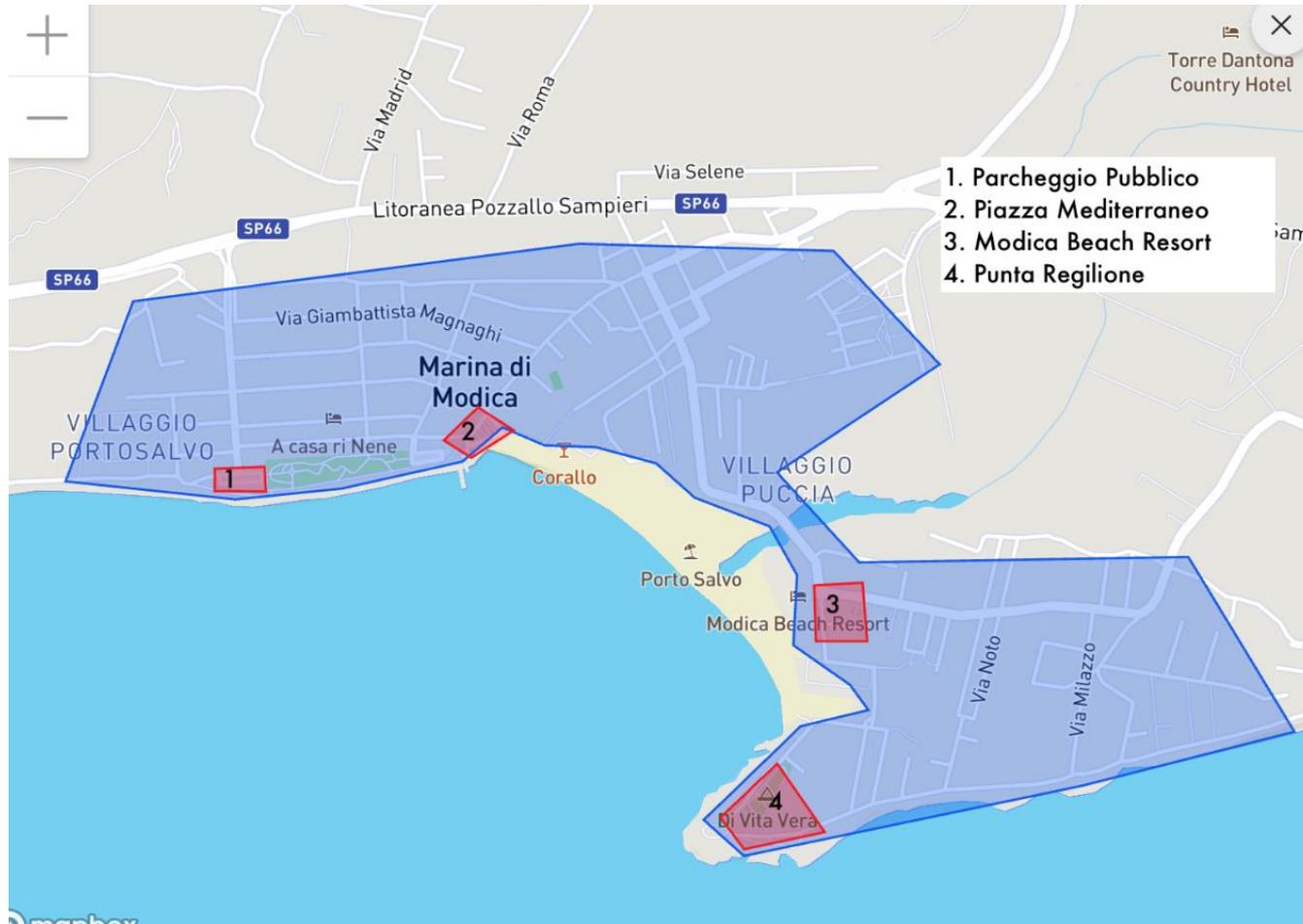


Le aree di prelievo delle E-bikes a Modica Sorda

# Stato di fatto

## ESPERIENZA IN CORSO DI SHARING MOBILITY

Modica: 100 e-bike (di seguito postazioni di prelievo/riconsegna)



Le aree di prelievo delle E-bikes a Marina di Modica

# Stato di fatto



## FLUSSI TURISTICI

**Per il PUMS GAL è importante avere una stima dei movimenti turisti che gravitano nell'area GAL .**

La Provincia ha fornito arrivi/presenze per “città” e “costiera”.

La Provincia stima che i dati, soprattutto nelle località maggiori, siano probabilmente la metà di quelli reali, stante la difficoltà di ricevere dati dalle strutture turistiche.

# Stato di fatto



## FLUSSI TURISTICI

I valori totali per comune non sono del tutto sovrapponibili ai dati di altre fonti (es. dati forniti direttamente alla Regione per il PUMS).

Il confronto fra dati provinciali e dati regionali (quest'ultimi, che partono dallo stesso portale statistico della Provincia, originariamente per comune e suddivisi fra città e costiera con i dati provinciali) è riportato in tabella.

	DATI PROVINCIA						DATI REGIONE		DATI PROVINCIA AGGIORNATI CON DATI REGIONE						PRESENZA MEDIA GIORNALIERA		
	CITTA		COSTIERA		TOTALE		ARRIVI	PRESENZE	CITTA		COSTIERA		TOTALE		CITTA (365 gg)	COSTIERA (91 gg)	COSTIERA (122 gg)
	ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE			ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE	ARRIVI	PRESENZE	
RAGUSA	134047	385282	34134	179218	168181	564500	156759	503022	124943.2	343322.1	31816	159699.9	156759	503022	941	1755	1309
MODICA	53752	118682	10730	61315	64482	179997	71267	204700	59407.96	134970.1	11859.04	69730	71267	204700	370	766	572
SCICLI	6941	19487	14419	92018	21360	111505	21353	111431	6939	19474	14414	91957	21353	111431	53	1011	754
ISPICA	3242	7935	6736	50606	9978	58541	9978	58541	3242	7935	6736	50606	9978	58541	22	556	415
S. CROCE CAMERINA	5555	30571	12895	71621	18250	102192	15561	81158	4737	24279	10824	56879	15561	81158	67	625	466
TOT	203537	561957	78714	454778	282251	1016735	274918	958852	199268.4	529979.8	75650	428872.2	274918	958852	1452	4713	3515

Mobilità turistica nel territorio GAL suddivisa fra aree urbane ed aree costiere

# Stato di fatto



## FLUSSI TURISTICI

La differenza fra i dati è abbastanza limitata, ma **va ricordato che comunque sono forse la metà di quelli reali.**

**Questo va tenuto presente soprattutto per la presenza media annuale nelle città.**

**Come si vedrà di seguito quelli relativi alle località costiere sono stati ricalcolati, partendo dai posti letto.**

**La stima della suddivisione dei flussi turistici fra le diverse località costiere di ogni comune viene fatta attraverso il numero dei posti letto delle strutture ricettive.** La Provincia ritiene che i dati sui posti letto, siano sostanzialmente validi, al massimo sottostimati di qualche percento.

**A questi sono da aggiungere quelli relativi agli appartamenti privati in affitto, di più difficile quantificazione, ma di cui comunque l'indagine sui turisti ha fornito una stima.**

# Stato di fatto



## FLUSSI TURISTICI

Abbiamo stimato la presenza “reale” con questa ipotesi: nei 15 gg di punta di agosto posti letto saturati, nel residuo mese di agosto e nel mese di luglio occupati al 66%, nei mesi di giugno e settembre (ciascuno solo per 15 gg) occupati per il 40%.

Come si vede con questa ipotesi risulta che nelle **aree costiere di Ragusa e S. Croce Camerina la presenza stimata è circa il doppio di quella fornita dalla Provincia.**

Il Comune di Modica ha fornito i dati sul turismo nel periodo estivo nell'area di Marina di M. Queste ultime sono molto più elevate di quelle fornite da Provincia o stimate da noi.

# Stato di fatto



## FLUSSI TURISTICI

			PRESENZA DA PROVINCIA		PRESENZA STIMATA LOCALITA COSTIERA							
		POSTI	CITTA/COSTIERA	PRESENZA PERIODO	RESIDUO	GIUGNO	NUM GIORNI EQUIVALENTI	TOTALE PRESENZA	NUM. GIORNI EQUIV. GIORNO	PRESENZA PROVINCIA-	% SU PRESENZA	
		LETTO	DISAGGREGATA CON POSTI LETTO	PUNTA AGOSTO 15 gg	AGOSTO E LUGLIO	SETTEMBRE	AL GIORNO DI PUNTA	STIMATA	PUNTA (presenza Provincia)	PRESENZA STIMATA	PROVINCIA	
RAGUSA	Ragusa	4143								0		
	Ibla	771								0		
	Marina di R.	2221	61869	33315	68895	26652	58.02	128862	27.86	-66994	-108.28	
	Punta Braccetto	603	16797	9045	18705	7236	58.02	34986	27.86	-18189	-108.28	
	Kamarina	2909	81034	43635	90237	34908	58.02	168780	27.86	-87746	-108.28	
										0		
										0		
MODICA	Modica	2481			76961	29772	43.02	106733		-106733		
	Marina di M.	659	41213	9885	20442	7908	58.02	38235	62.54	2977	7.22	
	Maganuco	456	28517	6840	14145	5472	58.02	26457	62.54	2060	7.22	
										0		
										0		
SCICLI	Scicli	395								0		
	Playa Grande	103	5360	1545	3195	1236	58.02	5976	52.04	-616	-11.49	
	Donnalucata	298	15508	4470	9244	3576	58.02	17290	52.04	-1782	-11.49	
	Cava d'Aliga	134	6974	2010	4157	1608	58.02	7775	52.04	-801	-11.49	
	Sampieri	1232	64115	18480	38217	14784	58.02	71481	52.04	-7366	-11.49	
					0	0	0		0		0	
				0	0	0		0		0		
ISPICA	Ispica	562								0		
	S.M. del Focallo	1162	50606	17430	36045	13944	58.02	67419	43.55	-16813	-33.22	
				0	0	0		0		0		
				0	0	0		0		0		
S. Croce C.	S.Croce C.	167								0		
	Punta Braccetto	752	23540	11280	23327.04	9024	58.02	43631	31.30	-20091	-85.34	
	Punta Secca (*)	1065	33339	15975	33036	12780	58.02	61791	31.30	-28453	-85.34	

(\*) comprende Casuzze e Kaucana

Stima della presenza turistica nel territorio GAL per località costiera) e confronto con i dati della Provincia

# Stato di fatto



## FLUSSI TURISTICI

In conclusione, è necessario che in futuro la Provincia sia in grado di ricevere dalle strutture ricettive **dati più aderenti alla realtà**, che consentano nel futuro di

-monitorare il fenomeno

-ai fini della programmazione dei servizi di trasporto sostenibile.

# Stato di fatto

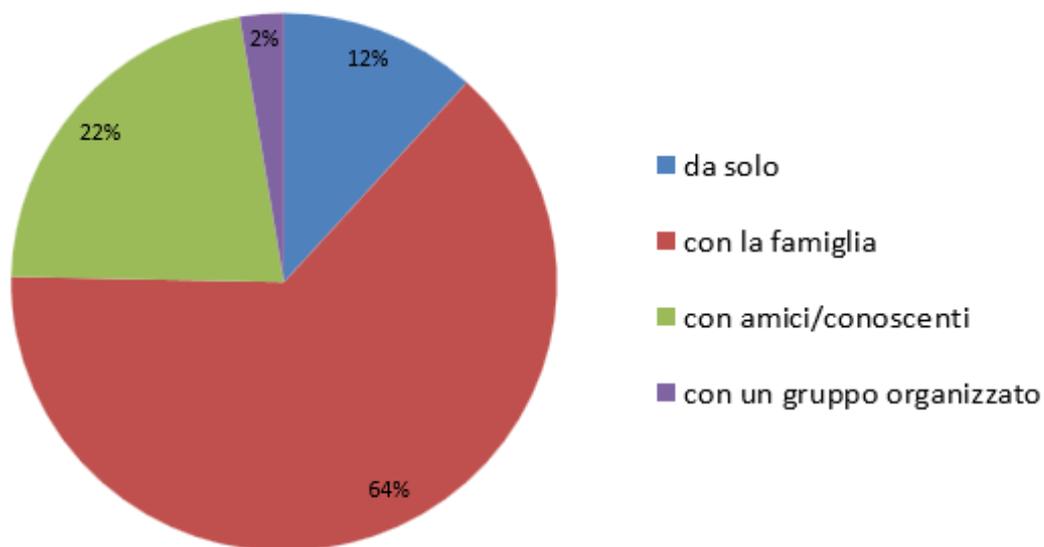
## INDAGINE SUI TURISTI

Metodo di rilievo per indagine turisti:

- distribuzione del **questionario** presso attività ricettive, commerciali, bar, ecc. con compilazione diretta del questionario da parte del turista (35% circa sul totale)
- tramite **interviste** diurne e serali (75% circa sul totale)

Di seguito si illustrano i risultati di tali indagini.

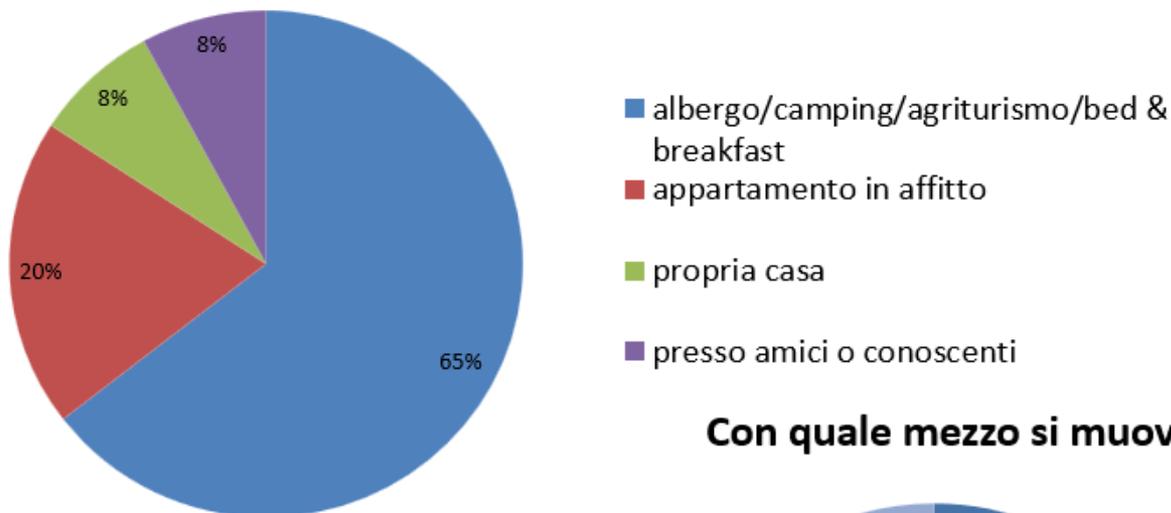
### Con chi è venuto in questo territorio ?



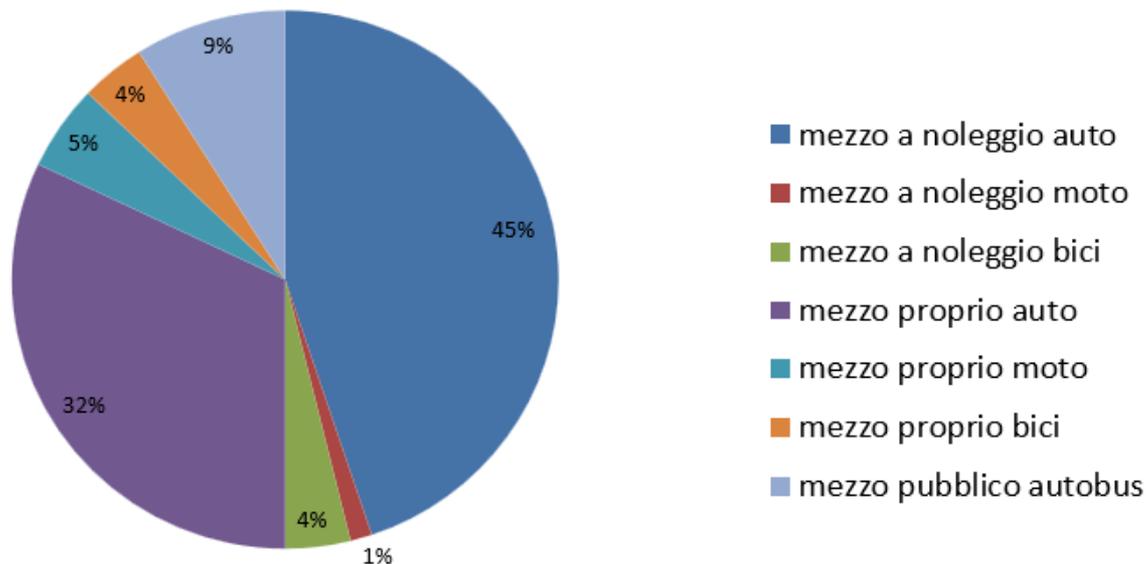
# Stato di fatto

## INDAGINE SUI TURISTI

### Dov'è alloggiato

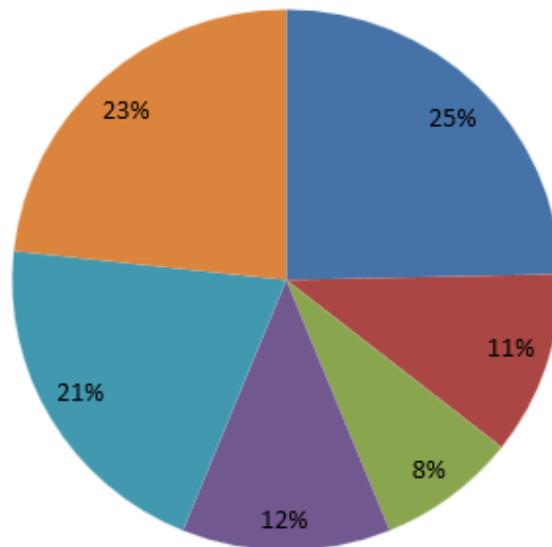


### Con quale mezzo si muove di solito in quest'area ?



## INDAGINE SUI TURISTI

**Quale servizio relativo alla mobilità ritiene debba essere migliorato ?**

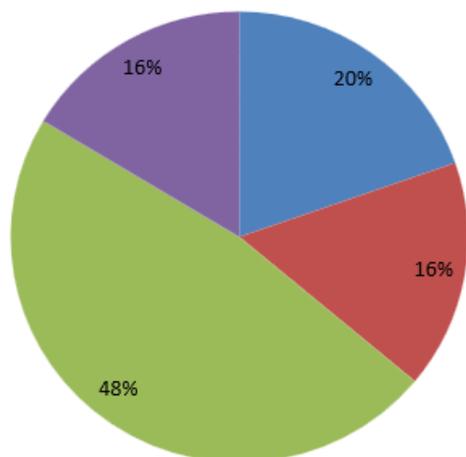


- i parcheggi nei centri urbani dei comuni
- i parcheggi nei centri urbani delle località marine
- i parcheggi negli accessi al mare
- l'offerta di bici a noleggio
- l'offerta di auto/moto a noleggio
- il trasporto pubblico

# Stato di fatto

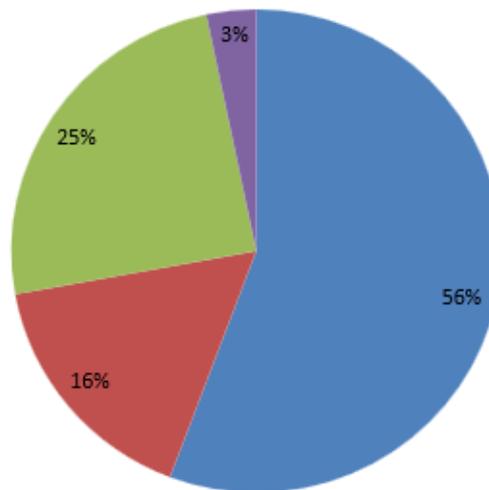
## INDAGINE SUI TURISTI

Se **NON** usa il servizio di trasporto pubblico per raggiungere le zone turistiche o le spiagge/accessi al mare, qual è il motivo ?



- è legato a precisi orari
- il mio alloggio non è sulla strada dove passa
- ha poche corse
- non ha un comfort soddisfacente

Quali miglioramenti del servizio di trasporto pubblico potrebbero indurla ad utilizzarlo durante il suo soggiorno, almeno qualche volta ?

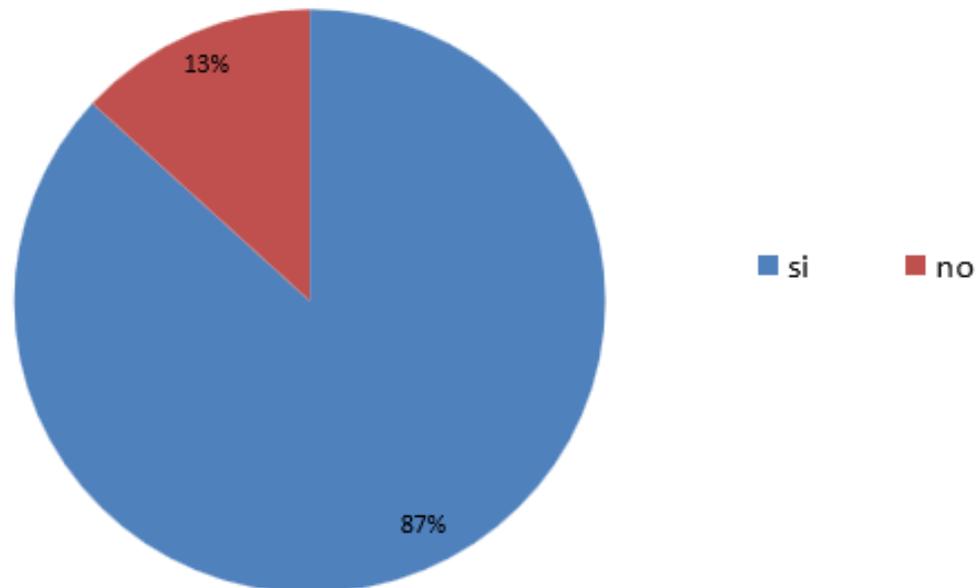


- più corse sulle linee attuali
- linee dirette senza fermate fra le località marine ed i centri urbani di questa area
- la possibilità di avere una corsa su richiesta (dal cellulare)
- nuovi percorsi, ad esempio:

# Stato di fatto

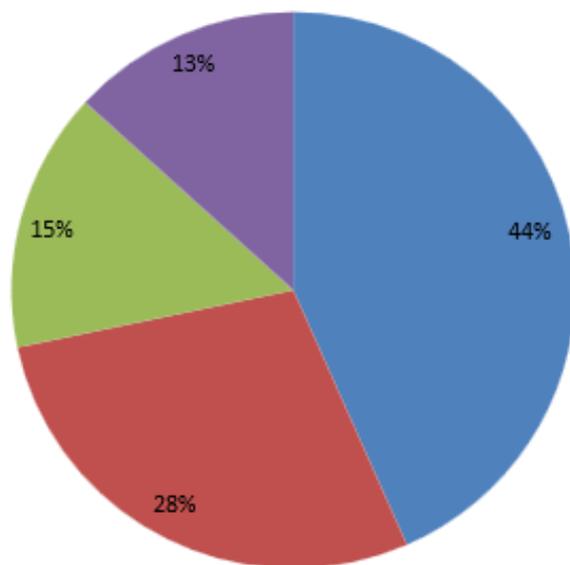
## INDAGINE SUI TURISTI

**Sarebbe interessato a servizi di trasporto turistico per visitare le aree di maggior interesse storico/culturale ed enogastronomico ?**



## INDAGINE SUI TURISTI

### Quali interventi potrebbero indurla ad utilizzare la bicicletta ?



■ una maggiore possibilità di noleggiare bici

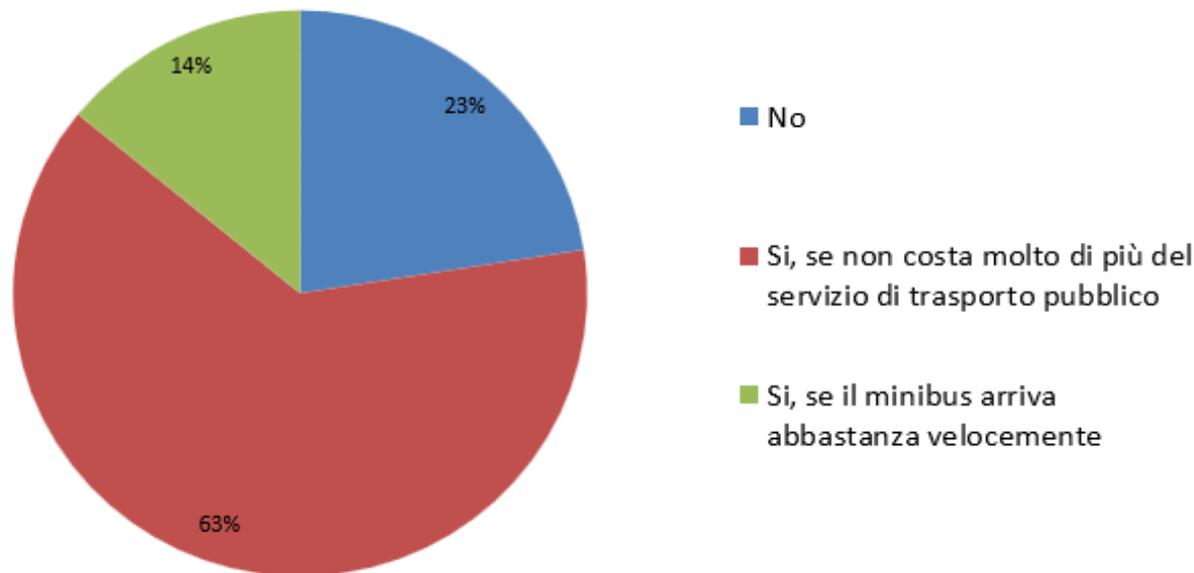
■ la possibilità di avere a disposizione parcheggi dove prendere/lasciare facilmente la bici oppure prenderla/lasciarla a bordo strada e pagare con una apposita tessera a scalare o con il cellulare

■ la realizzazione di piste ciclabili fra le zone urbane e località marine

■ la possibilità di caricare la bici sul bus

## INDAGINE SUI TURISTI

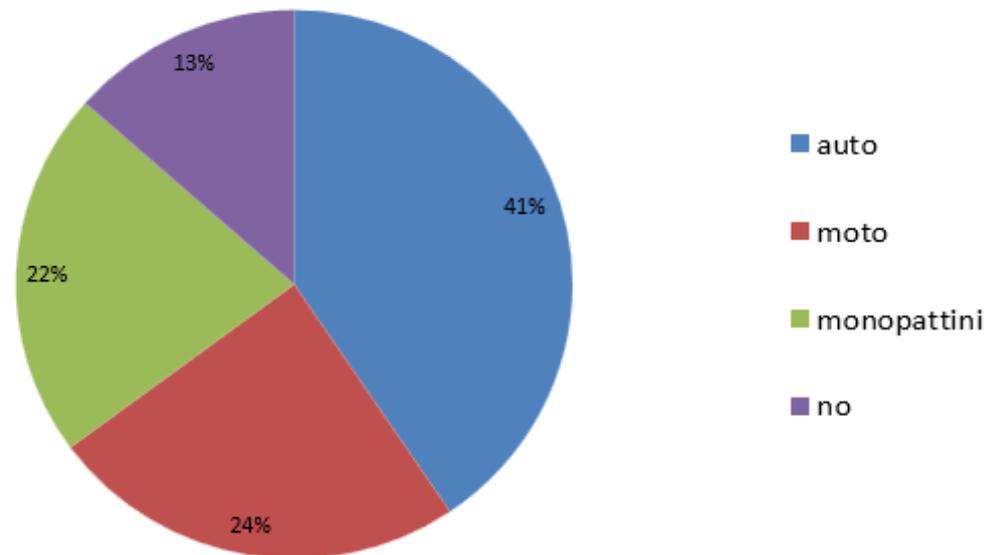
**Sarebbe interessato ad un servizio di minibus/bus prenotabile dal cellulare per raggiungere i centri urbani di Ragusa, Modica, Scicli, Santa Croce Camerina, Ispica e le località marine oppure per andare/tornare dal mare ?**



# Stato di fatto

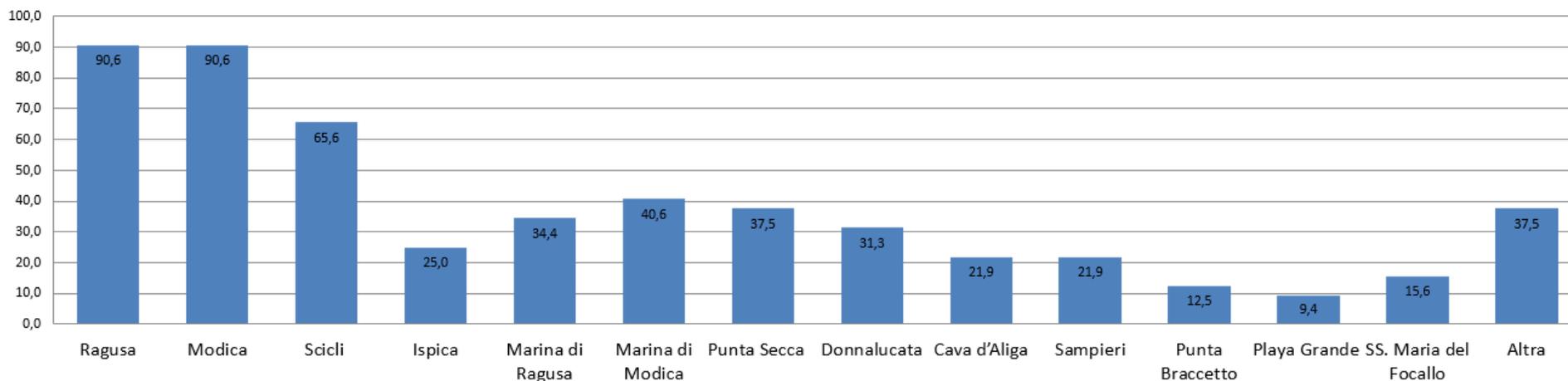
## INDAGINE SUI TURISTI

**Sarebbe interessato a noleggiare auto/moto/monopattini solo quando ne ha necessità, avendo a disposizione parcheggi dove prenderla/lasciarla facilmente e pagare con una apposita tessera a scalare o con app sul cellulare ?**

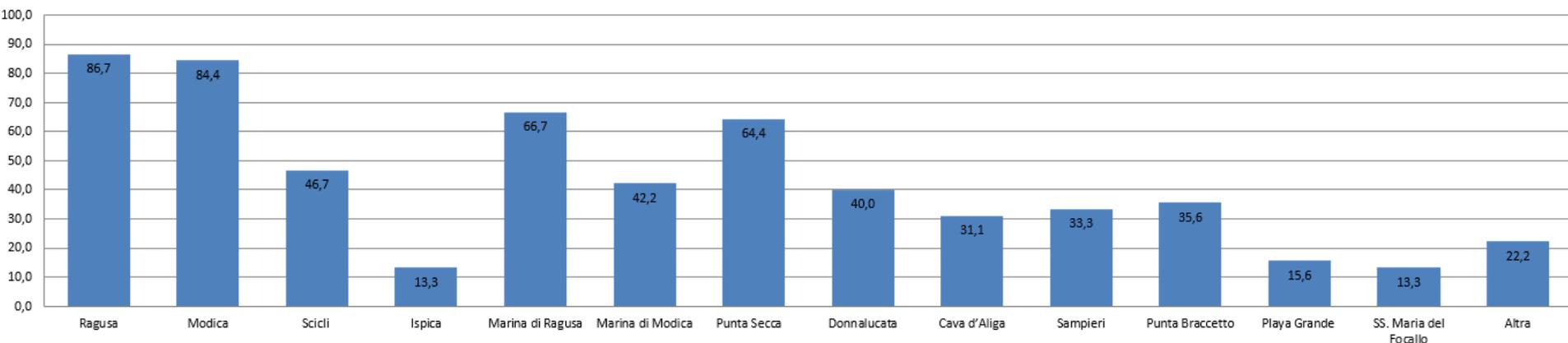


## INDAGINE SUI TURISTI

Quali località in quest'area ha visitato o andrà a visitare ? (alloggiati nei centri urbani)



Quali località in quest'area ha visitato o andrà a visitare ? (alloggiati nelle località marine)



# Stato di fatto

## TRAFFICO SULLA VIABILITA' EXTRAURBANA



Rilevi di traffico extraurbani (Maggio 2022)

# Stato di fatto



## TRAFFICO SULLA VIABILITA EXTRAURBANA

Dai rilevamenti di Maggio emerge che il **totale del traffico nei due sensi nelle quattro ore di punta** sulla viabilità è:

- **SS115 Modica-Ispica/Pozzallo: 2761 veicoli**
- **SP42 Scicli-Modica: 2727 veicoli**
- **SP60 S. Croce Camerina-Ragusa: 1217 veicoli**
- **(intersezione SP 36 con SP 25)**
  - scambio Ragusa-Marina di Ragusa 2398 veicoli**
  - scambio Marina di Ragusa-S.Croce Camerina 1292 veicoli**
  - scambio S. Croce Camerina-Ragusa 396 veicoli**

# Stato di fatto

## TRAFFICO SULLA VIABILITA' EXTRAURBANA



Rilievi di traffico extraurbani (Agosto 2022)

# Stato di fatto



## TRAFFICO SULLA VIABILITA' EXTRAURBANA

Postazione	Via	Direzione	VEICOLI TOTALI				AUTO			
			2 h mattina	2 h sera	totale 4 h	totale 4 h - 2 sensi	2 h mattina	2 h sera	totale 4 h	totale 4 h-2 sensi
SEZ.8	SP39 DONNALUCATA SCICLI	SCICLI	738	534	1272		574	458	1032	
SEZ.8	SP39 DONNALUCATA SCICLI	DONNALUCATA	582	578	1160	2432	432	476	908	1940
SEZ.6	SP36 S.CROCE- MARINA DI RAGUSA	MARINA DI RAGUSA	414	751	1165		316	630	946	
SEZ.6	SP36 S.CROCE- MARINA DI RAGUSA	SANTA CROCE CAMERINA	456	734	1190	2355	345	610	955	1901
SEZ.11	SP66 POZZALLO- MARINA DI MODICA	POZZALLO	866	785	1651		657	672	1329	
SEZ.11	SP66 POZZALLO- MARINA DI MODICA	MARINA DI MODICA	598	1134	1732	3383	416	1012	1428	2757
SEZ.15	SS194 RAGUSA-MODICA	MODICA	277	455	732		231	399	630	
SEZ.15	SS194 RAGUSA-MODICA	RAGUSA	256	332	588	1320	226	263	489	1119
SEZ.5	SP64 DONNALUCATA-CAVA D'ALIGA	DONNALUCATA	1206	1358	2564		943	1126	2069	
SEZ.5	SP64 DONNALUCATA-CAVA D'ALIGA	SAMPIERI	988	1537	2525	5089	744	1314	2058	4127
SEZ.9	SP40 SCICLI- SAMPIERI	SCICLI	254	271	525		242	240	482	
SEZ.9	SP40 SCICLI- SAMPIERI	SAMPIERI	149	202	351	876	134	174	308	790
SEZ.12	SS194 MODICA- POZZALLO	POZZALLO	1126	985	2111		882	854	1736	
SEZ.12	SS194 MODICA- POZZALLO	MODICA	963	942	1905	4016	807	831	1638	3374
SEZ.14	SP46POZZALLO- ISPICA	POZZALLO	547	704	1251		383	616	999	
SEZ.14	SP46POZZALLO- ISPICA	ISPICA	579	944	1523	2774	416	874	1290	2289
SEZ.13	SP45 MODICA- POZZALLO	POZZALLO	452	409	861		317	360	677	
SEZ.13	SP45 MODICA- POZZALLO	MODICA	385	472	857	1718	256	394	650	1327

Dati sintetici relativi ai conteggi di traffico (Agosto 2022)

## TRAFFICO SULLA VIABILITA EXTRAURBANA

Dai rilevamenti di Agosto emerge che il **totale del traffico nei due sensi nelle quattro ore di punta** (7.30-09.30; 17.30-19.30), più elevati si hanno su :

- la SP64 fra Donnalucata e Sampieri (5089 veicoli totale, di cui 4127 auto)
- la SS194 fra Modica e Pozzallo (4016 veicoli totali , di cui 3374 auto)
- la SP66 fra Marina di M. e Pozzallo (3383 veicoli totali , di cui 2757 auto)
- (intersezione SP 36 con SP 25)
  - direttrice Ragusa-Marina di Ragusa (4369 veicoli totali , di cui 3795 auto)
  - direttrice Marina di Ragusa-S. Croce Camerina (1788 veicoli totali , di cui 1422 auto)
  - direttrice S. Croce Camerina-Ragusa (808 veicoli totali , di cui 648 auto)

**Il traffico è prevalente lungo la litoranea SP64 -SP66 e fra località costiere e aree urbane (Ragusa-Marina di R., Modica-Pozzallo)**

## TRAFFICO SULLA VIABILITA EXTRAURBANA

Dal complesso del traffico rilevato emerge che **le ore di punta sono al mattino 8.30-9.30 e alla sera 18.30-19.30** (entrambe posticipate di mezzora rispetto alle ore di punta nel periodo non estivo), con un **aumento alla sera di quasi il 15%**.

Nell'intero periodo di rilevazione la composizione del traffico è la seguente:

- auto 82.7%
- merci leggeri 8.6%
- merci pesanti 1.6%
- moto 5.6%
- Bici 1.1%
- bus 0.3%

# Stato di fatto



## TRAFFICO SULLA VIABILITA EXTRAURBANA

Per quanto riguarda il confronto fra traffico nel periodo di punta estivo (Agosto) e traffico nel periodo “normale” (Maggio) , relativamente alla stessa fascia oraria (7.30-9.30 ; 17.30-19.30) la situazione è di seguito riportata.

Intersezione SP36-SP25	Diretrice	AUMENTI % AGOSTO/MAGGIO							
		veicoli 4h due sensi		auto 4 h due sensi		auto 2 ore mattino		auto 2 ore sera	
	RAGUSA-MARINA R.	82.2		82.7		83.8		81.7	
	RAGUSA-S. CROCE CAMERINA	104.0		98.7		72.1		122.7	
	MARINA R-S. CROCE CAMERINA	38.4		48.9		40.4		48.5	

Confronto traffico Agosto/Maggio (2022) su punti significativi della viabilità

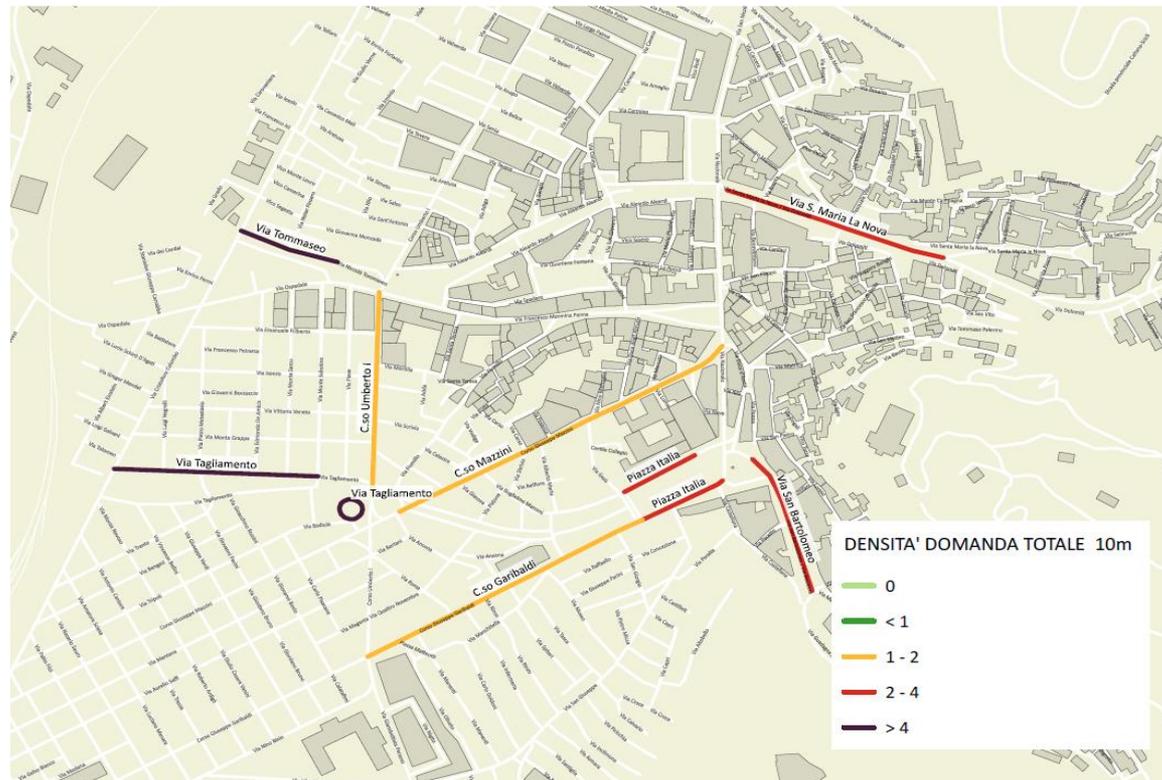
**Sulle direttrici che recapitano a Ragusa il traffico praticamente raddoppia, mentre cresce solo della metà fra Marina R.e S. Croce Camerina.**

# Stato di fatto

## SOSTA

La gestione della sosta su strada non è di competenza diretta del PUMS GAL.

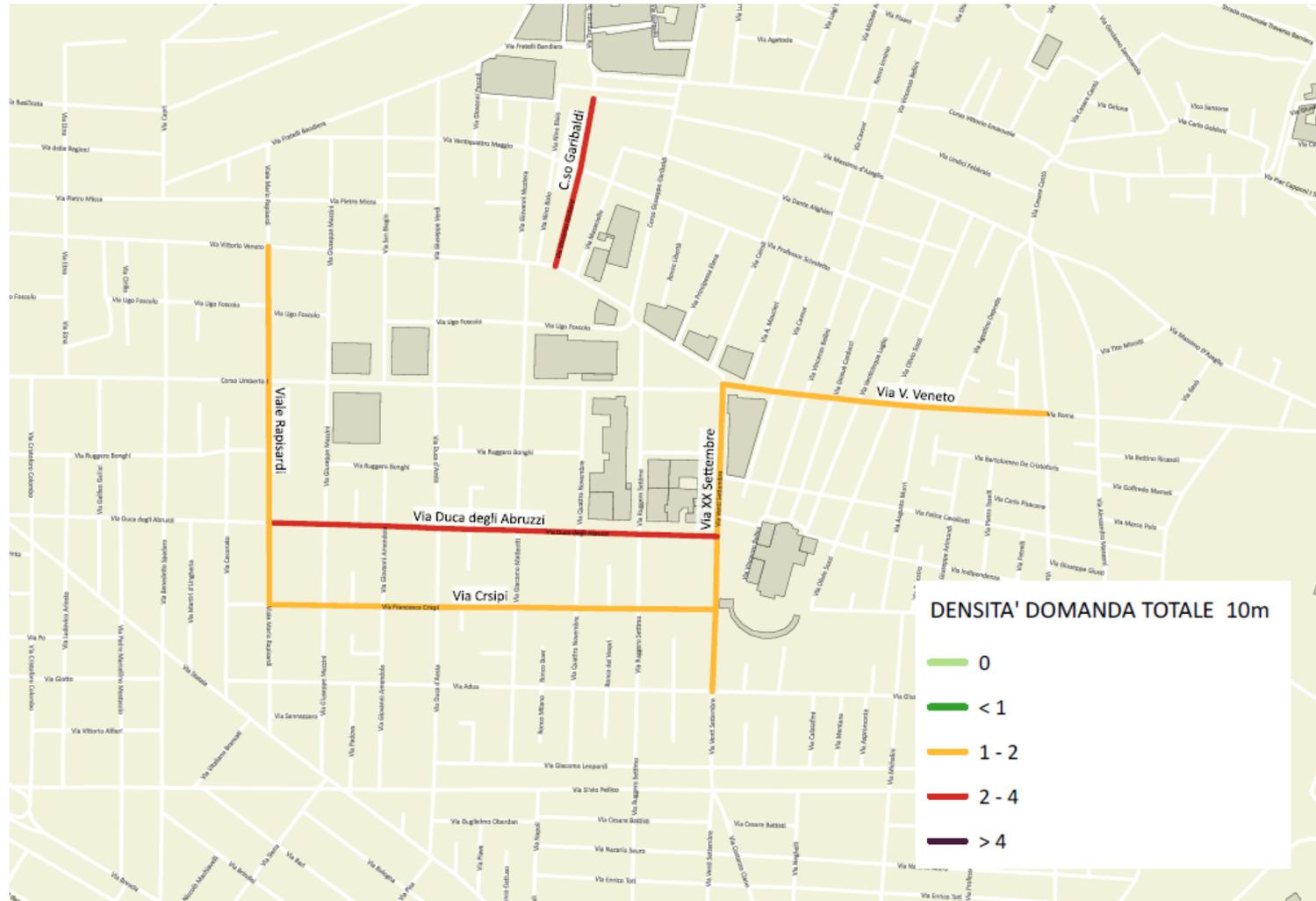
Si è voluto comunque in questo ambito dare ai Comuni GAL che non hanno redatto il PUMS delle informazioni utili per la eventuale definizione di loro interventi.



Densità della domanda totale di sosta a Scicli

# Stato di fatto

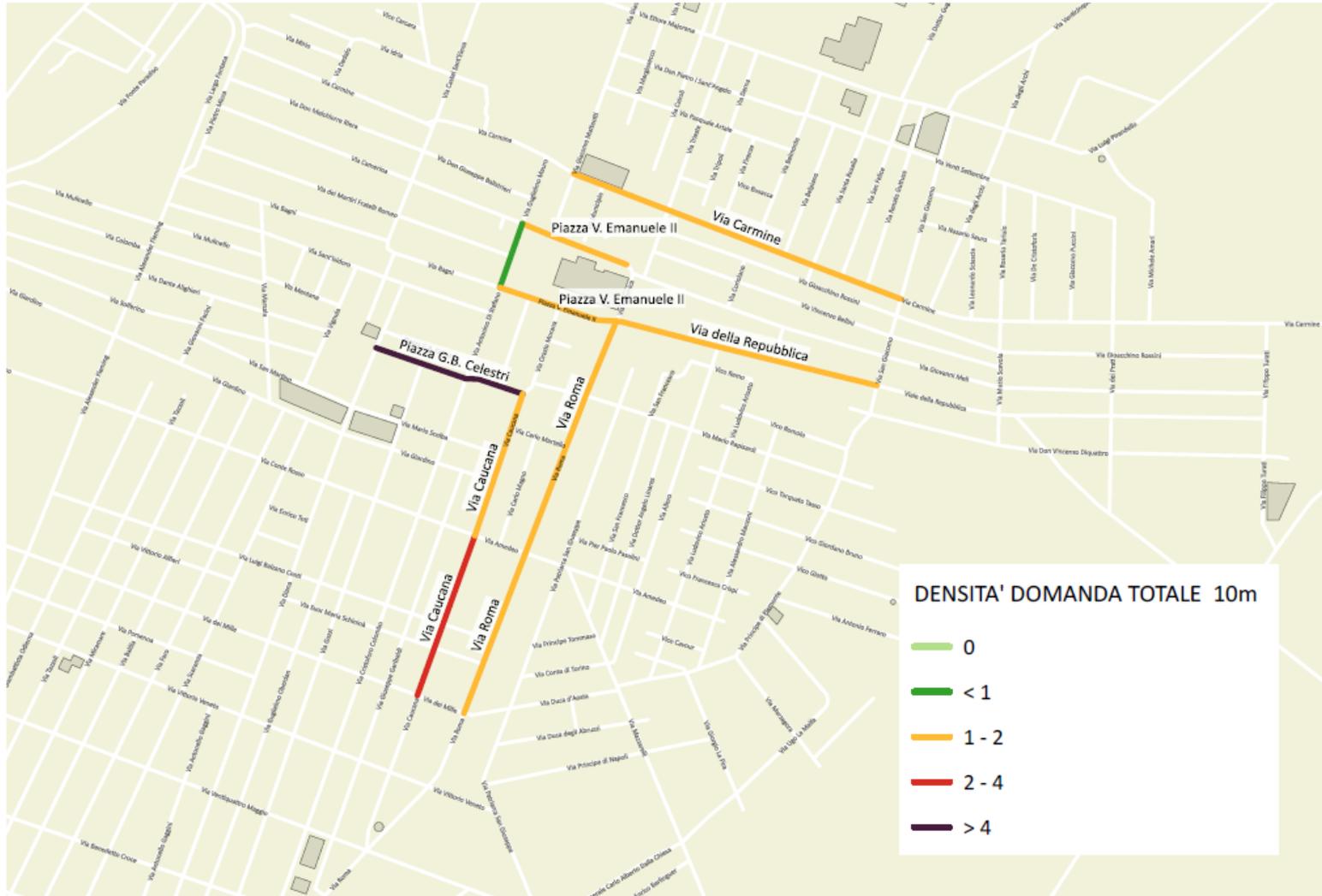
## SOSTA



Densità della domanda totale di sosta a Ispica

# Stato di fatto

## SOSTA



Densità della domanda totale di sosta a S. Croce Camerina

# Stato di fatto

## SOSTA

La gestione della sosta su strada non è di competenza diretta del PUMS GAL. Si è voluto comunque in questo ambito dare ai Comuni GAL delle informazioni utili per la eventuale definizione di loro interventi.

PUNTA SECCA	Domanda auto	Offerta auto	Domanda moto	Offerta moto	% Domanda/Offerta auto	% Auto in divieto
Via Kennedy	39	38	0	0	102.63	2.56
Via Sandro Pertini	48	47	0	0	102.13	4.17
Via De Gasperi	41	40	0	0	102.50	7.32
Via Paolo VI	36	34	0	0	105.88	16.67
<b>MARINA DI RAGUSA</b>						
Lungomare Doria, da piazza Malta in poi	425	423	90	92	100.47	1.88
Via Caboto PARCHEGGIO	65	76	0	0	85.53	0.00
Via Caboto	53	81	54	64	65.43	0.00
Via Panoramica	35	45	0	0	77.78	0.00
Via Pescara	78	76	9	9	102.63	3.85
<b>PLAYA GRANDE</b>						
Viale del Progresso	35	37	4	4	94.59	8.57
<b>DONNALUCATA</b>						
Via Miccichè	53	46	0	0	115.22	24.53
Via Lentini	12	8	0	0	150.00	33.33
(Via del palo Rosso)	62	68	0	0	91.18	0.00
<b>SAMPIERI</b>						
Via Sant'Elena	15	12	0	0	125.00	20.00
Via Miramare	104	67	50	50	155.22	36.54
Via Miramare-Parcheggioprivato (stima)	450	450	0	0	100.00	0.00
<b>MARINA DI MODICA</b>						
Piazza Mediterraneo	60	58	23	27	103.45	11.67
Piazza Donatello	44	50	0	0	88.00	0.00
Piazza Antonello da Messina	53	53	6	6	100.00	5.66
Via del Mughetto	118	138	2	2	85.51	0.00

# LA RELAZIONE PRELIMINARE DI PIANO

L'analisi si è concentrata sulle seguenti tematiche:

- Valutazione dello Scenario di Riferimento
  - Scenario di Riferimento
  - Indicatori
  - Grado di soluzione delle criticità attuali
- Il Percorso Partecipato per la definizione degli interventi
- Identificazione delle linee di azione e degli indicatori del PUMS
- Scenario di Piano
  - Piste ciclabili
  - Servizi di trasporto interurbani «express bus»
  - Servizi urbani
  - Servizi di trasporto estivi per i centri costieri
  - Servizi di trasporto per i turisti verso luoghi di interesse culturale, paesaggistico, enogastronomico
  - Servizi di trasporto in aree «deboli»

# LA RELAZIONE PRELIMINARE DI PIANO

- Servizi di trasporto integrato ferro-gomma
  - Limitazioni all'accesso delle auto
  - Parcheggi di interscambio
  - Sharing mobility
  - Stazioni di ricarica veicoli elettrici
  - Sentieri per accesso a siti di interesse paesaggistico-culturale
  - Promozione e marketing del Piano della Mobilità Sostenibile per il turismo
- 
- Piano Operativo PUMS
    - Definizione delle misure di intervento e operative dello Scenario di Piano
    - Definizione progettuale, valutazione e verifica delle linee di azione e degli interventi di PUMS
    - Piano Operativo del PUMS



## Lo Scenario di Riferimento nell'area GAL

## LO SCENARIO DI RIFERIMENTO E LO SCENARIO DI PIANO

Lo **Scenario di Riferimento** (SR) corrisponde alla situazione sia infrastrutturale che organizzativa/gestionale, in cui **si considerano realizzate ipotesi già finanziate o in fase di realizzazione.**

Lo **Scenario di Piano** (SP) , **oltre agli interventi ex novo, includerà anche gli interventi già programmati e/o presenti in pianificazioni adottate e approvate** dalle amministrazioni, che non hanno **ancora iniziato l'iter attuativo.**

Per lo Scenario di Riferimento vengono sinteticamente indicati sia quelli previsti nelle aree urbane , sia quelli previsti nelle aree litoranee e nelle aree extraurbane.

**Gli interventi nelle aree litoranee e nelle aree extraurbane sono descritti più in dettaglio in quanto sono quelli di interesse primario per il PUMS Intercomunale GAL.**

# Scenario di Riferimento

## VIABILITA'

La viabilità prevista nell'area GAL è:

- la realizzazione della Autostrada SR-Gela , lotti dal 6 al 12 , che interessano i territori di Ispica-Modica-Scicli-Ragusa-Santa Croce Camerina



# Scenario di Riferimento



## VIABILITA'

Il completamento dell'**Autostrada SR-Gela** è certamente l'intervento più significativo.

Rappresenta un **fattore fondamentale per la mobilità extraurbana a sud, a est** verso i comuni orientali della provincia di Ragusa e la provincia di Siracusa, a ovest fino alla provincia di Caltanissetta. Ad oggi tale mobilità si sviluppa essenzialmente sulla tortuosa SS 115 che perderà tale funzione in favore del più veloce tracciato autostradale.



# Scenario di Riferimento



## POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA

A medio-lungo termine si prevede di **velocizzare la ferrovia Siracusa-Gela** ed il suo potenziamento come servizio “metro ferroviario” per l’area metropolitana ragusana (le nuove stazioni di Cisternazzi, Colajanni, Carmine e la frequenza di 30/40 min).

E’ già in corso il finanziamento e la realizzazione per lotti.

La ferrovia potrà così diventare l’elemento strutturante di un servizio di trasporto integrato con la gomma (servizi di trasporto e auto).

# Scenario di Riferimento



## GRADO DI SOLUZIONE DELLE CRITICITA' ATTUALI DA PARTE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Lo Scenario di Riferimento **risolve solo in parte le criticità evidenziate, per gli aspetti che interessano il PUMS Intercomunale GAL, cioè la mobilità fra i comuni e la mobilità turistica.**

Il completamento della **Autostrada Siracusa-Gela** ed il potenziamento e **riqualificazione** della **ferrovia nell'area ragusana** (con la possibilità di offrire un servizio di trasporto integrato ferro-gomma di livello metropolitano) consentono però intanto di diminuire il traffico sulla rete stradale e quindi aumentare il livello di mobilità sostenibile.

# Scenario di Riferimento



## GRADO DI SOLUZIONE DELLE CRITICITA' ATTUALI DA PARTE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

**Il progetto Svimed**, trasporto a chiamata per l'area a nord di Ragusa, consente di migliorare l'accessibilità all'area urbana più importante nel territorio e quindi anche la “sostenibilità sociale”.

L'**ampliamento della ZTL e Aree Pedonali**, con controllo elettronico degli accessi a Marina di Ragusa, risolve adeguatamente solo le problematiche di quest'area.

La **realizzazione della pista ciclabile da Marina di R. a Playa Grande** è solo il primo passo per l'offerta di modalità di spostamento alternativo all'auto.

# Scenario di Riferimento



## GRADO DI SOLUZIONE DELLE CRITICITA' ATTUALI DA PARTE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

### Rimangono non risolti i problemi:

- della offerta di un migliore servizio di trasporto collettivo per gli spostamenti fra le aree urbane e fra queste ed i centri costieri
- della offerta di un migliore servizio di trasporto collettivo per la mobilità dei turisti
- della offerta di infrastrutture per una mobilità più sostenibile:
  - una rete di piste ciclabili soprattutto fra le località turistiche e fra queste ed i centri urbani
  - parcheggi di interscambio periferici nelle aree urbane , da cui accedere nei centri urbani attraverso navette o bike sharing (o monopattini)



## Lo Scenario di Piano nell'area GAL

# Scenario di Piano



Lo Scenario di Piano, oltre agli interventi ex novo, includerà anche :

- gli **interventi già programmati e/o presenti in pianificazioni adottate e approvate dalle amministrazioni**, fra quelle che hanno un significato per il PUMS Intercomunale GAL, che non hanno ancora iniziato l'iter attuativo;
- gli **interventi**, fra quelli che hanno un significato per il PUMS Intercomunale GAL, **realizzati come sperimentazioni** e che nel caso abbiano avuto un esito positivo verranno realizzati in modo duraturo;
- gli **interventi**, fra quelli che hanno un significato per il PUMS Intercomunale GAL, **già decisi**, anche se non hanno ancora completato l'iter approvativo;
- gli **interventi di tipo gestionale** generalmente realizzati nel periodo estivo in alcune località marine

questo al fine di potere accedere tramite GAL a finanziamenti per la loro attuazione.

## PISTE CICLABILI

### Il completamento della ciclabile litoranea

La pista ciclabile da Marina di Ragusa, sulla SP63 fino alla intersezione con la SP89, a nord di Playa Grande è già stata finanziata ed è in corso di realizzazione.

Non esistono studi e progetti per la realizzazione di un percorso ciclabile Playa Grande-Sampieri, che ricongiungendosi alla esistente pista ciclabile Sampieri-Marina di Modica, consentirebbe di avere a disposizione una pista ciclabile da Marina di R. a Marina di M. **Il presente PUMS Intercomunale intende dare un contributo su questa tematica, proponendo un percorso di massima e la tipologia di pista ciclabile per tratte omogenee, da svilupparsi in termini progettuali in future fasi attuative.**

Percorso: sulla SP89-attraversamento area urbana di Donnalucata-sulla SP64-attraversamento area urbana di Cava d'Aliga-SP65-attraversamento area urbana di Sampieri-prosegue sulla pista ciclabile esistente fino all'inizio dell'area urbana di Marina di Modica-attraversamento area urbana di Marina di M. , fino al confine est con Pozzallo-riprende dal confine est di Pozzallo-SP67-fino alla spiaggia del Focallo

## PISTE CICLABILI

### I percorsi ciclabili fra centri costieri ed aree urbane

**MARINA DI R. – RAGUSA:** Il percorso più diretto è costituito dalla SP25, che ha 1 corsia/senso di marcia ed ampi spazi laterali. Questi spazi sono già “prenotati” per realizzare da ambo le parti una corsia a servizio degli accessi che insistono sulla strada, con immissione ogni 4/5 km sulla SP25.

Sarebbe necessario ottenere nuovi ulteriori spazi per due piste ciclabili monodirezionali o una bidirezionale.

Qualora questo non fosse possibile , si propone un percorso meno diretto, che si snoda su viabilità secondaria, che può essere resa utilizzabili dalle bici in sicurezza attraverso interventi normativi o strutturali di costi limitati.

Percorso: Uscita a nord dalla area urbana di Marina sulla S.C. Fontana Nuova (Nave)-SP111-via Fontana Nuova (Principe)-SP37-SP81-SP106-via 392-si aggancia su viale N. 15 alla rete ciclabile prevista nell’area ASI , che prosegue poi verso il centro di Ragusa.

# Scenario di Piano



## PISTE CICLABILI

### I percorsi ciclabili fra centri costieri ed aree urbane

**DONNALUCATA-SCICLI:** il percorso si stacca dalla pista ciclabile “litoranea” in uscita da Donnalucata ad est sulla SP64- SP 39 fino all’ingresso a Scicli (che prende il nome di viale I° Maggio).

**MARINA di M. - MODICA:** il percorso comincia in uscita sulla SP43-fino a Modica (proseguendo sulla futura pista ciclabile che inizia in Via Sacro Cuore).

# Scenario di Piano



## PISTE CICLABILI

### I percorsi ciclabili fra centri costieri ed aree urbane

**CAVA d'ALIGA/SAMPIERI-SCICLI:** da Cava d'Aliga la direttrice utilizzabile è la SP56; da Sampieri la SP40.

Entrambe non hanno gli spazi per contenere piste ciclabili.

La possibile soluzione è quella intervenire con limitazione della velocità (in modo da creare condizioni di maggiore sicurezza per i ciclisti) su una sola delle due (**la SP40**) e quindi “specializzarla” anche come percorso ciclabile (inserendo anche corsie ciclabili sormontabili).

# Scenario di Piano



## PISTE CICLABILI

### I percorsi ciclabili fra centri costieri ed aree urbane

**CAVA d'ALIGA/SAMPIERI-SCICLI:** il percorso parte a nord della spiaggia del Focallo ed esce dalla area urbana su viabilità locale, che prosegue verso nord fino ad immettersi sulla SP46 al confine sud di Ispica, da cui accedere su viabilità urbana.

# Scenario di Piano



## PISTE CICLABILI

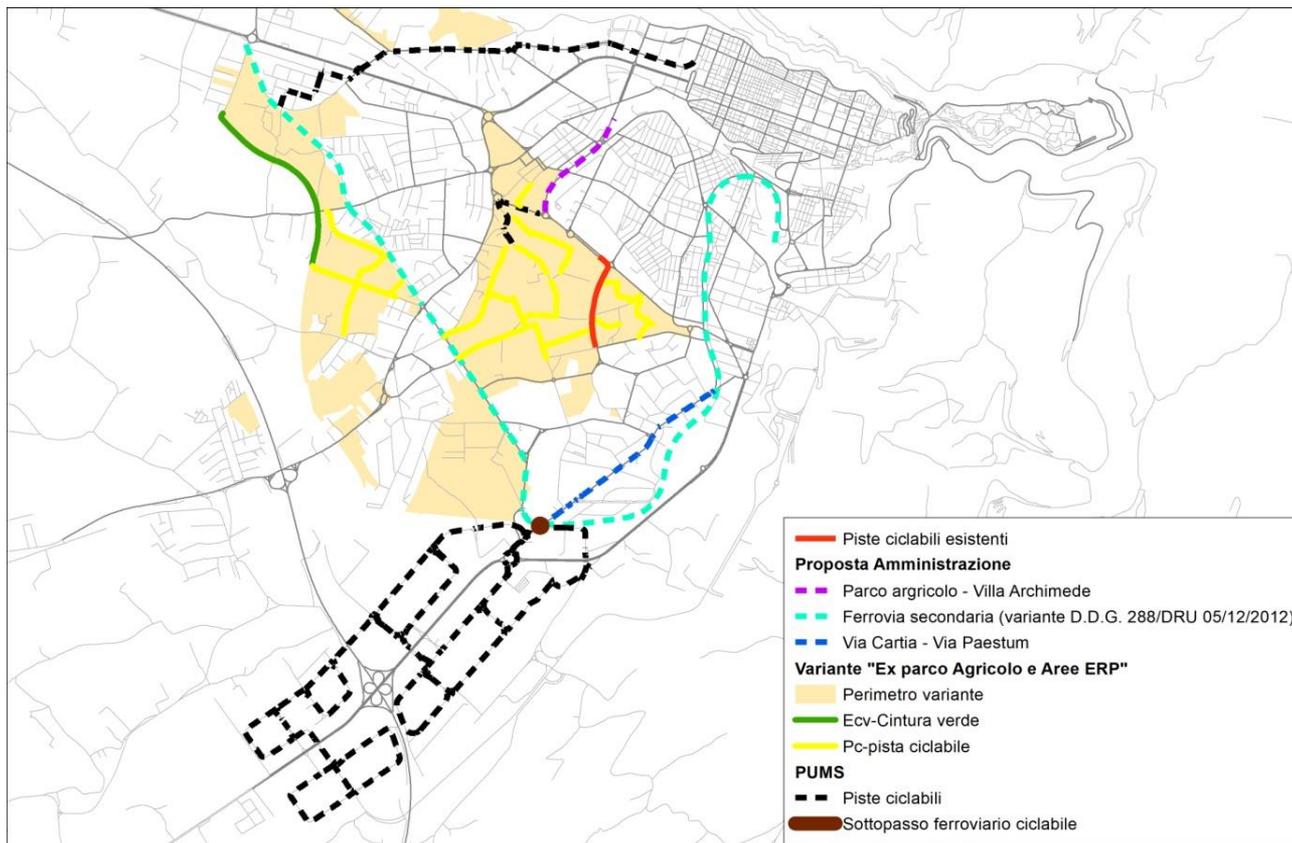
### Conclusioni

I percorsi ciclabili proposti e la loro tipologia sono da intendersi come proposte di massima, definita sulla base di una analisi cartografica, che verranno approfondite nella fase di progettazione, in sede di attuazione del piano.

# Scenario di Piano

## PISTE CICLABILI

Le piste ciclabili nelle aree urbane - **RAGUSA**: Si confermano quelle già approvate nel PUMS di Ragusa



Le future piste ciclabili a Ragusa (PUMS)

# Scenario di Piano



## PISTE CICLABILI

**Le piste ciclabili nelle aree urbane - MODICA:** Si ripropongono quelle inserite nel PUMS di Modica , in corso di adozione/approvazione:

- A) Viale Medaglie d'Oro (altezza Parcheggio) – rotatoria - C.so Umberto - P.le Falcone Borsellino
- B) Via Sacro Cuore - via A. Moro - Via Resistenza Partigiana - via S. Giuliano - via Trani - via Tirella - Piazza Corrado Rizzone - rotatoria (confluisce nel percorso della A)
- C) P.zza Libertà - via Risorgimento - via P. Impastato via Trani (confluisce nel percorso della B)

Viene lasciata alla successiva fase progettuale, propedeutica alla loro realizzazione, la **definizione delle loro tipologie** nelle diverse tratte:

- pista riservata/in sede propria/ciclovie “sormontabili” dal traffico /utilizzo di viabilità 30
- monodirezionali/bidirezionali
- su carreggiata/su marciapiede

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

Questi servizi hanno l’obiettivo di attrarre utenza da **chi attualmente utilizza il mezzo privato** per spostarsi fra le aree urbane.

**Per ottenere questo è necessario che il mezzo pubblico sia “attraattivo”, cioè abbia un livello di servizio ben diverso dall’attuale.**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

### REQUISITI

Il primo requisito che devono avere è la “**velocità**”.

Una maggiore velocità commerciale è possibile ottenerla se le linee si fermano solo nelle conurbazioni più significative (in primis le aree urbane dei comuni del GAL) e percorrono ove possibile tratti di viabilità alternative a quelle radiali, utilizzate dalle altre linee e congestionate dal traffico. Per ottenere maggiore velocità commerciale nelle due aree urbane queste linee hanno meno fermate dei servizi urbani (per esempio una 0.7 km).

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

### REQUISITI

Il secondo requisito è “l’**immagine**” che devono avere queste linee (colore, logo, pubblicità).

Il terzo requisito è il “**comfort**” che devono avere queste linee: mezzi di tipo turistico, aria condizionata, etc.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

Ulteriore caratteristica di queste linee è che sono **diametrali** rispetto a ciascuna delle due aree urbane che sono collegate (cioè attraversano tutta ciascuna area urbana, a differenza delle attuali linee extraurbane).

Dal momento che queste linee offrono un livello di servizio migliore possono avere una **tariffa più alta** di quelle delle altre linee extraurbane.

**In conclusione, linee dirette “veloci”, adeguatamente pubblicizzate, con buoni livelli di comfort, possono acquisire quote di utenza che utilizzano l’auto fra le aree urbane, dove nel tempo possono trovarsi di fronte a limitazioni dell’accesso (limitazione alla sosta, aumento ZTL e Aree Pedonali).**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

Nel lungo periodo la gran parte di queste linee saranno sostituite dai **servizi ferroviari**, anch'essi velocizzati, con più fermate, con adeguate aree di interscambio auto/ferrovia.

L'**utenza potenziale** di queste linee è certamente il **pendolarismo in auto**, più facile da assorbire perché si ferma alla destinazione per lungo tempo, ma anche gli spostamenti “occasional” (cioè non pendolari) sempre in auto che si fermano nell'area urbana di destinazione per almeno quattro ore.

Ulteriore utenza potenziale è quella relativa alla **mobilità turistica** durante tutto l'anno.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

Si propone che queste linee abbiano come base **almeno 6 coppie di corse/giorno**, per coprire la fascia di punta del mattino (3 c.c.), della sera (2 c.c.), di metà giornata (1 c.c.).

Al mattino la coppia di corse in più della sera è rivolta anche agli occasionali , che possono ritornare con la coppia di corse di tarda mattinata/metà giornata.

**Nelle valutazioni emerge in qualche caso la necessità di aumentare le corse per soddisfare la domanda prevista.**

Queste linee sono in funzione **tutto l'anno**.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

Di seguito l’analisi sulle **possibili linee**.

Va rilevato che nelle valutazioni economiche si suppone che **non ci sia un contributo regionale**. Qualora si riuscisse a fare comprendere queste linee nei “servizi minimi” soggette a contributo regionale (con un corrispettivo/km verso la metà del costo/km ipotizzato), le valutazioni di fattibilità varierebbero.

Visto il migliore livello di servizio della linea si ipotizza di aumentare le attuali tariffe extraurbane del 25%. Nelle valutazioni si considerano gli abbonamenti mensili (40 corse) per i pendolari e i biglietti di corsa semplice (andata-ritorno) per gli occasionali ed i turisti.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

### Linea diretta Modica-Ragusa

Percorso: Modica Sorda-via Risorgimento-Modica Centro-C.so Umberto-SS115-(Ragusa)-segue la direttrice via Grandi-via di Vittorio-P.za Vann’Anto’-Centro

Fermate: 7 a Modica e 7 a Ragusa      Tempo di viaggio (cap/cap): circa **35 min** .  
Lunghezza: **19 km**

### Linea diretta Scicli-Ragusa

Percorso: Scicli centro-via Ospedale-SP38-SP37-Sp81-SP25-(Ragusa)-via Grandi-via di Vittorio-P.za Vann’Anto’-Centro

Fermate: 5 a Scicli, 7 a Ragusa      Tempo di viaggio (cap/cap): circa **35 min**. Lunghezza: **28 km**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

### Linea diretta Scicli-Modica

Percorso: Scicli centro-via Nazionale-SP54-(Modica)-via Medaglie d'Oro-C.so Umberto-P.le Falcone Borsellino

Fermate: 5 a Scicli, 7 a Modica      Tempo di viaggio (cap/cap): circa **23 min.**  
Lunghezza: **19 km**

### Linea diretta S. Croce Camerina-Ragusa

Percorso: S. Croce Camerina centro-SP37-SP25-(Ragusa)-via Grandi-via di Vittorio-P.za Vann'Anto'- Centro

Fermate: 3 a S. C. Camerina , 7 a Ragusa      Tempo di viaggio (cap/cap): circa **35 min.**  
Lunghezza: **25 km**

### Linea diretta Ispica-Modica

Percorso:Ispica centro-SS115-via Risorgimento-C.so Umberto-P.le Falcone Borsellino

Fermate: 3 a Ispica, 7 a Modica      Tempo (cap/cap): circa **30 min.**      Lunghezza: **18 km**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

### In conclusione:

#### Senza alcun corrispettivo regionale:

- la linea diretta **Modica-Ragusa** appare come quella **sicuramente fattibile**, in quanto la stima di assorbimento dell’utenza è sufficientemente cautelativa e gli introiti sono superiori ai costi
- le linee dirette **Scicli-Ragusa, Scicli-Modica, S. Croce Camerina-Ragusa**, per essere **economicamente sostenibile**, devono assumere una stima di assorbimento dell’utenza non turistica quasi doppia della precedente, il che è possibile ma forse **non facilmente raggiungibile**
- la linea diretta **Ispica-Modica** **non appare fattibile**, essendo in disavanzo, sostanzialmente per la non sufficiente utenza potenziale in rapporto alla percorrenza.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO INTERURBANI “EXPRESS BUS”

**In conclusione:**

**Qualora si riuscisse a fare comprendere queste linee nei “servizi minimi” a contributo regionale (corrispettivo di circa 2 €/km):**

- tutte le linee, eccetto la Ispica-Modica, sarebbero **economicamente** del tutto **sostenibili**, anche nell’ ipotesi di utilizzare un coefficiente di assorbimento dell’utenza potenziale dimezzato.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

Nella stagione estiva nelle località marine del territorio GAL esistono due tipi di mobilità:

- quella relativa agli **abitanti delle aree urbane che vanno ad alloggiare nelle località marine**

Si origina quindi una significativa mobilità pendolare fra queste località e le aree urbane, in quanto ovviamente le destinazioni di queste persone rimangono immutate (sia delle attività lavorative sia delle attività che richiamano movimenti non pendolari), cioè localizzate come prima nelle aree urbane

- quella prettamente **turistica che alloggia nelle località marine**

Questa mobilità avviene all'interno delle località marine, fra le località marine, fra le località marine ed i centri urbani.

**Sono stati proposti servizi specifici per queste due tipologie di mobilità**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON LE AREE URBANE

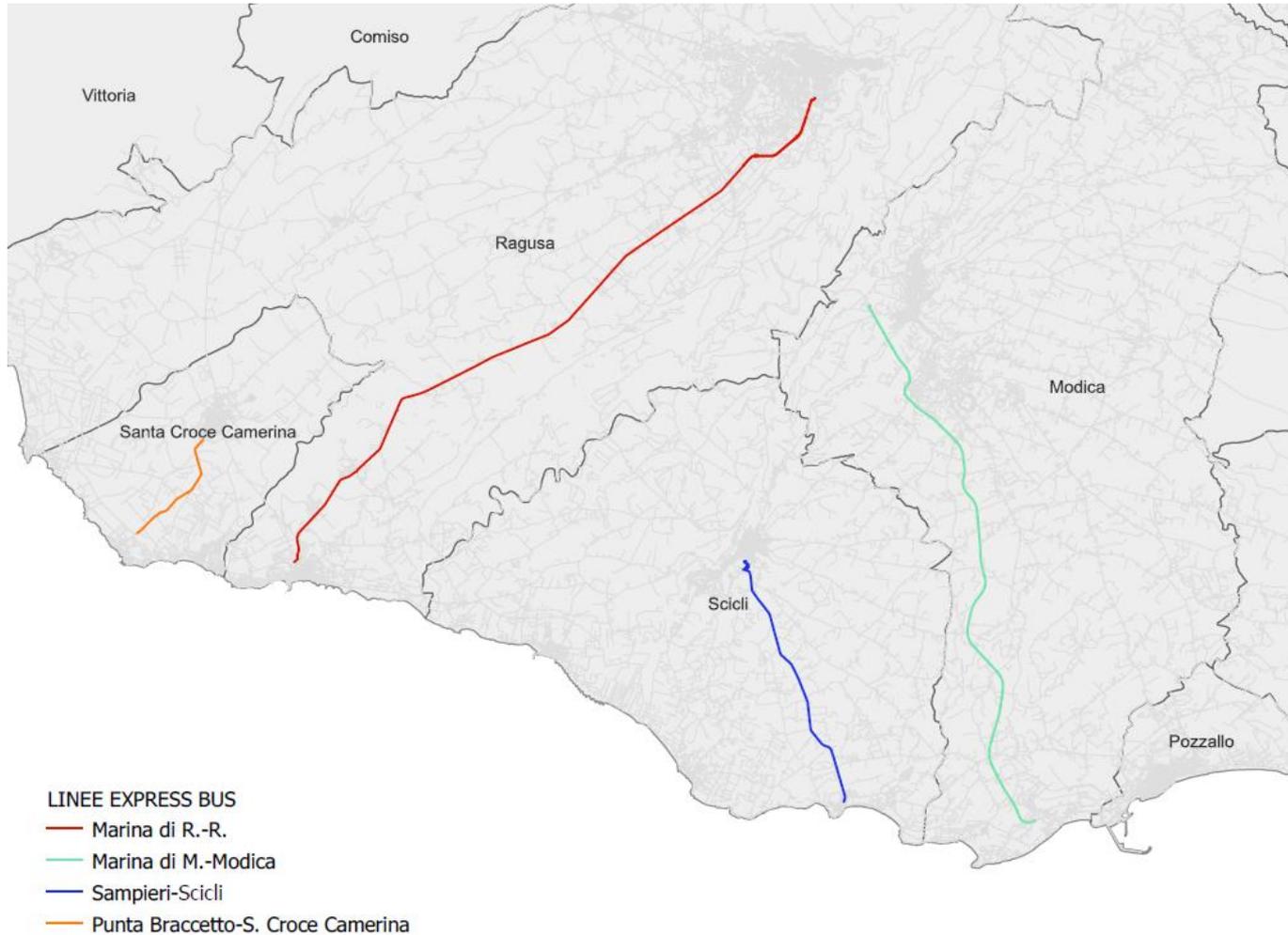
Si propongono anche qui linee “express bus”, con le stesse caratteristiche di quelle intercomunali.

La **tariffa** può essere **più elevata di quella extraurbana** di linea in quanto i servizi sono più qualitativi (più diretti e veloci, senza fermate intermedie, diametrali nelle conurbazioni urbane) e con mezzi più confortevoli.

Si propone un aumento del 25%.

# Scenario di Piano

## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI



# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI RAGUSA

Durante la stagione estiva molti **abitanti** di Ragusa **si spostano ad alloggiare nelle località costiere** (si stimano circa 35.000 a Marina di R. e 1.500 a Punta Braccetto). Si origina quindi una significativa mobilità pendolare fra queste località e Ragusa.

A questa mobilità si somma la mobilità prettamente **turistica**. Ad esempio a Marina R. la presenza turistica è valutabile in circa **4.000 persone/giorno**, nel periodo di massima punta, considerando completamente satura tutta l'offerta di posti letto, camping, area camper, approdi turistici.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI RAGUSA

Si propone una “**linea express bus**” **Marina di R.-Ragusa**, che utilizza la SP25, ed in area urbana segue la direttrice via Grandi-via di Vittorio-P.za Vann'Anto'- Centro, con una lunghezza complessiva di circa **25 km**.

Il servizio avrebbe 14 coppie di corse.

Un servizio di questo tipo può anche attrarre turisti che, alloggiati a Marina di R. intendono fare una visita a Ragusa e Ibla. Si stima che mediamente, durante tutto il periodo estivo, siano presenti a Marina R. circa 1600 turisti, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). E quindi evidente che **la quota di coloro che potrebbero utilizzare questo servizio può non essere trascurabile.**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI MODICA

Si stima che in estate circa il **30% degli abitanti** di Modica si spostino ad alloggiare nella stagione estiva **nelle località costiere**, soprattutto Marina di Modica, dando origine ad una mobilità pendolare fra Marina e l'area urbana di Modica.

Dai dati disponibili sull'ammontare di capacità di offerta (posti letto) e sulla movimentazione turistica si stima che a Marina di M. la presenza turistica nel periodo di punta estivo ammonti a circa **1.100 persone**, certamente sottostimato.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI MODICA

Si propone una “**linea express bus**” Marina di M. - Modica, che utilizza la SS194 ed in area urbana segue la direttrice via Sacro Cuore/via Resistenza Partigiana-via Nazionale -c.so Umberto-P.le Falcone Borsellino, con una lunghezza complessiva di circa **26 km**.

Il servizio Marina M.- Modica avrebbe quindi in totale 9 coppie di corse.

Un servizio di questo tipo può anche attrarre turisti che, alloggiati a Marina di M. intendono fare una visita a Modica. Si stima che mediamente , durante tutto il periodo estivo, siano presenti a Marina M. circa **500 turisti**, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). **E quindi evidente che la quota di coloro che potrebbero utilizzare questo servizio può non essere trascurabile.**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI SCICLI

Si stima che in estate circa **10.000**, dei **18.000 abitanti** dell'area urbana di Scicli si spostino ad alloggiare nella stagione estiva **nelle località marine**, dando origine ad una mobilità pendolare fra queste località e l'area urbana di Scicli. A questi si sommano i quasi 8000 che già risiedono nelle località costiere.

Dai dati disponibili sull'ammontare di capacità di offerta (posti letto) e sulla movimentazione turistica si stimano, certamente per difetto, le seguenti presenze turistiche nel periodo di punta estivo: **110 a Playa Grande, 300 a Donnalucata, 150 a Cava d'Aliga, 1300 a Sampieri.**

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO ESTIVI PER I CENTRI COSTIERI

### COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI SCICLI

Si propone una “**linea express bus**” Sampieri-Scicli, che utilizza la SP40, le direttrici diametrali dell’ area urbana fino a c.so Umberto, con una lunghezza complessiva di circa **10.7 km**.

Il servizio Sampieri-Scicli avrebbe in totale 13 coppie di corse.

Un servizio di questo tipo può anche attrarre turisti che, alloggiati a Sampieri intendono fare una visita a Scicli. Si stima che mediamente , durante tutto il periodo estivo , siano presenti a Sampieri circa **900 turisti**, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). E quindi evidente che **la quota di coloro che potrebbero utilizzare questo servizio può non essere trascurabile**.

# Scenario di Piano



## COLLEGAMENTI DELLA COSTIERA CON L'AREA URBANA DI ISPICA

Si stima che in estate circa il 40 % degli abitanti di Ispica (pari a circa 6500 persone) si spostino ad alloggiare nella stagione estiva a Santa Maria del Focallo, dando origine ad una mobilità pendolare fra questa località e l'area urbana di Ispica.

Dai dati disponibili sull'ammontare della capacità di offerta (posti letto) e sulla movimentazione turistica, si stima una presenza turistica di circa 1200 persone a Santa Maria del Focallo nel periodo di punta estivo, certamente sottostimato.

Si propone una **“linea express bus” S. Maria del Focallo-Ispica**, che utilizza la SP50-SP46-, che in area urbana segue la direttrice della SS115 fino al termine nord-ovest dell'abitato con una lunghezza complessiva di circa 16 km.

Il servizio S. Maria del Focallo-Ispica avrebbe quindi in totale 7 coppie di corse.

Un servizio di questo tipo può anche attrarre turisti che, alloggiati a S. Maria del Focallo, intendono fare visita a Ispica. Si stima che mediamente, durante tutto il periodo estivo, siano presenti a S. Maria del Focallo circa 850 turisti, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%).

# Scenario di Piano



## **COLLEGAMENTI CON L'ARE URBANA DI S. CROCE CAMERINA**

Si stima che in estate circa il 25% degli abitanti di S. Croce Camerina si spostino ad alloggiare nella stagione estiva a Punta Braccetto, dando origine ad una mobilità pendolare fra questa località e l'area urbana di S. Croce Camerina.

Dai dati disponibili sull'ammontare di capacità di offerta (posti letto) e sulla movimentazione turistica si stima una presenza turistica di 1800 persone, soprattutto a Punta Braccetto, nel periodo di punta estivo, certamente sottostimato.

Si propone una **“linea express bus” Punta Braccetto-S. Croce Camerina**, che utilizza la Strada Regionale 24-la SP35, le direttrice diametrale urbana fino a P.za Carducci, con una lunghezza complessiva di circa 7.4 km.

Il servizio Punta Braccetto-S. Croce Camerina avrebbe in totale 3 coppie di corse.

Un servizio di questo tipo può anche attrarre turisti che, alloggiati a Punta Braccetto, intendono fare una visita a S. Croce Camerina. Si stima che mediamente , durante tutto il periodo estivo , siano presenti a Punta Braccetto circa 500 turisti, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). E quindi evidente che la quota di coloro che potrebbero utilizzare questo servizio può non essere trascurabile.

## CONCLUSIONE SUI SERVIZI FRA COSTIERA E AREE URBANE

Le **linee “express bus”** in vigore nel periodo estivo, **senza corrispettivo regionale**, :

- Marina R.-Ragusa;
- Marina M.- Modica;
- Sampieri-Scicli;
- S. Maria del Focallo-Ispica.

**sono tutte** soddisfacentemente in attivo, fuorché la linea Punta Braccetto-S. Croce **Camerina** che è quasi in pareggio.

# Scenario di Piano



## COLLEGAMENTI FRA I CENTRI COSTIERI

Per servire la mobilità soprattutto turistica che si svolge in questa area si propone:

- a) una linea costiera, a chiamata, **Punta Braccetto-Punta Secca-Marina di R.**, che utilizza la SR25 e la SP88, con una lunghezza complessiva di poco più di 11 km;
- b) una linea costiera, a chiamata, **Marina di R.-Donnalucata**, che utilizza la SP63 e la SP127, con una lunghezza complessiva di circa 11 km;
- c) una linea costiera, a chiamata, **Cava d'Aliga-Sampieri-Marina di Modica**, che utilizza la SP65 e la SP66, con una lunghezza complessiva di circa 11 km.

Il successo di queste linee dipende significativamente dalle difficoltà che esistono per parcheggiare nelle zone urbane sul litorale e nei pressi delle spiagge e degli accessi al mare.

# Scenario di Piano



## COLLEGAMENTI FRA I CENTRI COSTIERI

La **linea a)** transita su un territorio dove sono alloggiati mediamente in tutta la stagione estiva **circa 3300 turisti**, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). Visto il grado di interesse per questo sistema di trasporto, l'utenza potenziale sarebbe significativa.

La **linea b)** transita su un territorio dove sono alloggiati mediamente in tutta la stagione estiva **circa 1700 turisti**, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). Visto il grado di interesse per questo sistema di trasporto, l'utenza potenziale sarebbe significativa.

La **linea c)** transita su un territorio dove sono alloggiati mediamente in tutta la stagione estiva **circa 1500 turisti**, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private (stimati almeno nel 20%). Visto il grado di interesse per questo sistema di trasporto, l'utenza potenziale sarebbe significativa.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO PER TURISTI VERSO LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE, PAESAGGISTICO E ENOGASTRONOMICO

Le strutture turistico-alberghiere ed i noleggiatori NCC o aziende di trasporto propongono in forma coordinata (da attivarsi come iniziativa in forma consortile tra questi operatori) servizi di trasporto con pulmini per le località più interessanti.

L'utente si rivolge (direttamente, telefonicamente o via web/app) per l'iscrizione all'ufficio turistico o ad un centro apposito.

Questo servizio è completamente gestito da privati: loro sono la pubblicità, l'offerta, l'organizzazione dei servizi, i mezzi, gli introiti. Il Comune fa solo da promotore dell'iniziativa.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO PER TURISTI VERSO LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE, PAESAGGISTICO E ENOGASTRONOMICO

Per quanto riguarda la domanda potenziale, va sottolineato che a questa tipologia di servizi suscita **interesse** (l'**87% secondo quanto emerso dall'indagine sui turisti**).

Con questo grado di interesse e considerando che la presenza turistica giornaliera nelle località costiere nel periodo centrale di Agosto è stimata in circa 13.000 unità e circa 7400 in media al giorno in tutto il periodo estivo, è evidente come l'ammontare degli utenti di questi servizi possa essere rilevante, **se l'offerta sarà capace di strutturarsi opportunamente.**

Infatti avendosi una permanenza media di circa 6 giorni e assumendo prudentemente solo una gita per turista durante la sua permanenza si avrebbe una **utenza potenziale media su tutto l'arco estivo di circa 1200 persone/giorno**, senza contare quelli che alloggiano in affitto in case private, cioè 119000 per l'intera stagione turistica.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO PER TURISTI VERSO LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE, PAESAGGISTICO E ENOGASTRONOMICO

Applicando l'87% al totale l'**utenza effettiva sarebbe di poco più di 1.000 turisti**, quindi a seconda del tipo di mezzo utilizzato, occorrerebbero da circa 110 servizi (con pulmino da 9 posti) a poco più di 30 (con pulmino da 30 posti).

Il **numero medio di pulmini necessario** a supportare tutta questa domanda potenziale è quantificabile in poco più di **30 unità**. Infatti assumendo un carico medio di 15 persone/mezzo e che ciascun mezzo faccia 2 servizi al giorno, per servire le 1000 persone/giorno occorrerebbero in media 33 mezzi. **Nel periodo di punta di agosto**, in cui sono presenti circa 13000 turisti, sarebbero in teoria necessari circa **60 pulmini**. Questo per sottolineare l'elevato valore della possibile utenza. Ovviamente essendo necessari solo per la stagione estiva, questi mezzi sarebbero certamente **noleggiati**.

Si ipotizza, inoltre, un **processo di crescita** del servizio nel tempo, dovuto ad una possibile non immediata aggregazione di tutti gli operatori potenzialmente interessati.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO IN AREE «DEBOLI»

La tipologia di servizio tradizionale in zone a bassa densità abitativa, che quindi generano una **domanda "debole"**, non è sempre ottimale perché in alcuni casi si ha un rapporto troppo alto fra quantità di risorse utilizzate ed utenza effettiva. In questi casi va introdotta una soluzione di trasporto più flessibile che concili il diritto alla mobilità con costi di trasporto accettabili.

Innanzitutto bisogna stabilire quando ci si trova di fronte ad una domanda potenzialmente debole. La domanda "debole" si manifesta in aree scarsamente popolate, in orari non di punta o per particolari categorie (es. anziani o persone a ridotta capacità motoria). Un'area debole va definita sulla base di opportuni parametri territoriali e di mobilità.

# Scenario di Piano



## SERVIZI DI TRASPORTO IN AREE «DEBOLI»

Il "**trasporto a domanda**" (TAD) è una possibile forma di gestione per le situazioni di "domanda debole". Il trasporto a domanda è il tentativo di dare un servizio che abbia caratteristiche di maggiore flessibilità e quindi a "quasi" parità di costo un livello qualitativo e di efficacia per l'utenza maggiore di quello tradizionale.

Il compito del PUMS è quello di evidenziare questa tipologia di trasporto, indicare le aree dove potrebbe essere istituito il servizio a chiamata.

In sede di attuazione dovranno essere identificate anche le tipologie e le fasce orarie di servizio (un servizio a chiamata può essere previsto anche solo come sostitutivo di un servizio tradizionale base per le ore non di punta).

Va ricordato che nell'area ragusana sta partendo un progetto di trasporto a domanda in aree deboli (progetto Pulmì), inserito nello Scenario di Riferimento.

In futuro il progetto Pulmì potrà essere replicato per altre aree deboli.

# Scenario di Piano



## SERVIZIO DI TRASPORTO INTEGRATO FERRO GOMMA

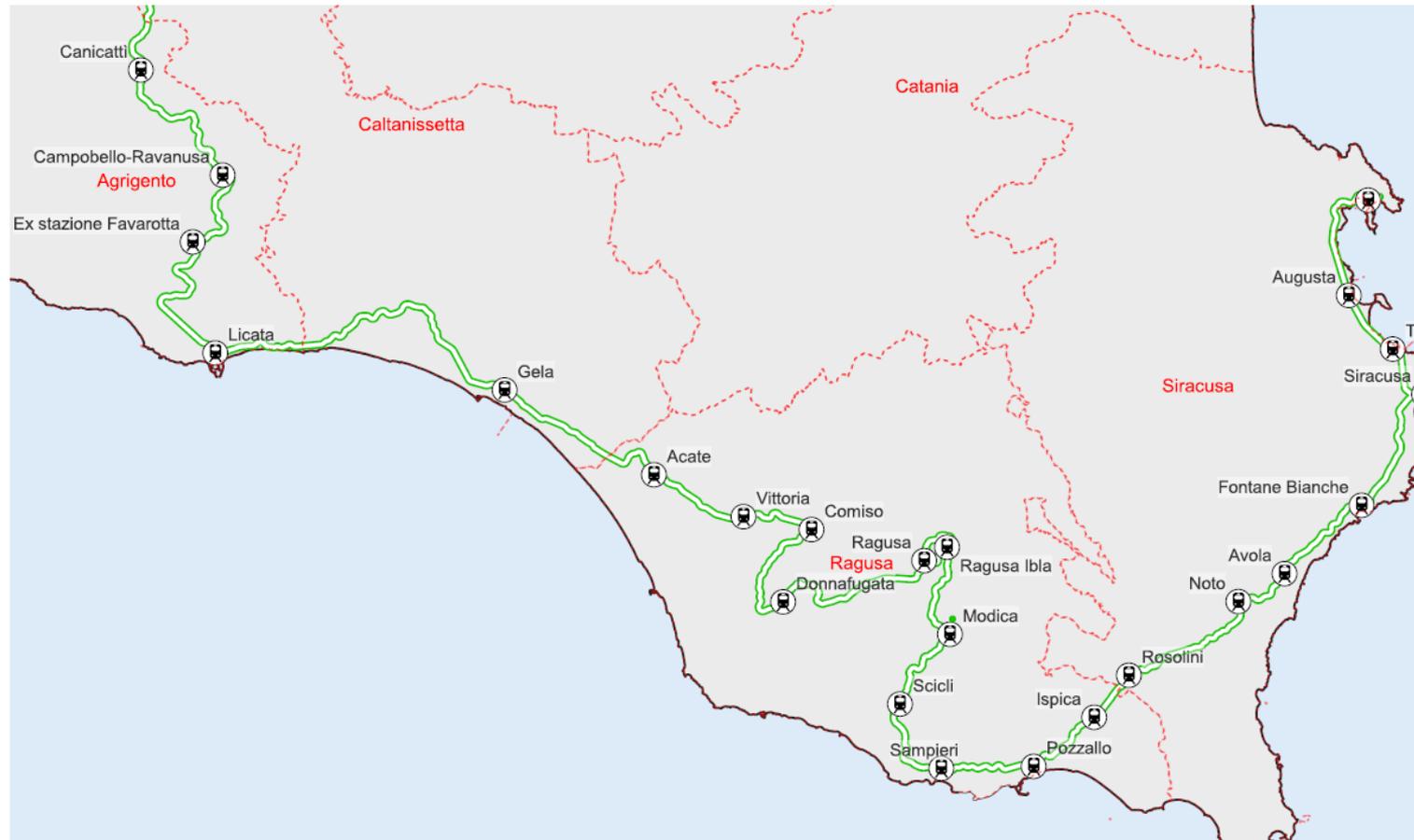
Il tema di utilizzare la **ferrovia Siracusa-Gela Canicattì**, che attraversa l'area GAL, opportunamente riqualificata e potenziata per realizzare attraverso alcune fermate urbane un servizio metropolitano a Ragusa, è contenuto nei documenti programmatici della Amm.ne Comunale di Ragusa e della Regione.

Si sta procedendo alla progettazione per potere accedere ai bandi per il finanziamento dell'intervento.

La ferrovia attraversa i comuni del territorio del GAL e li collega con altri limitrofi, ad ovest con Comiso, Vittoria, Acate, ad est con Pozzallo, Rosolini.

# Scenario di Piano

## SERVIZIO DI TRASPORTO INTEGRATO FERRO GOMMA



Ferrovia Siracusa – Gela - Canicattì

# Scenario di Piano



## SERVIZIO DI TRASPORTO INTEGRATO FERRO GOMMA

Nelle **aree urbane** GAL le stazioni sono:

- Ragusa Centrale (in futuro anche Cisternazzi-nuovo Polo Ospedaliero, Colajanni, Carmine);
- Ragusa Ibla;
- Modica;
- Scicli;
- Ispica.

Nelle **aree extraurbane** GAL le stazioni sono:

- Donnafugata;
- Sampieri.

L'esercizio previsto avrà una frequenza di 30-40 min.

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

# Scenario di Piano



## SERVIZIO DI TRASPORTO INTEGRATO FERRO GOMMA

Il sistema ferroviario metropolitano, nel caso in cui verranno opportunamente attrezzate le stazioni ferroviarie esterne per l'interscambio modale, potrebbe assorbire fino a 5500 persone al giorno nel periodo «non estivo», di cui 4200 persone al giorno relativi all'interscambio con Ragusa.

Questo numero costituisce certamente un limite superiore, a cui tendere nel tempo, realizzando un sistema su gomma soprattutto extraurbano, ma in certa misura anche urbano, di adduzione e distribuzione ferroviaria.

Il sistema extraurbano dovrà quindi modificarsi, da linee intercomunali di “medio-grandi” lunghezze a linee di “breve-media” lunghezza, che interscambiano con la ferrovia attraverso un sistema orario integrato con quello ferroviario.

Dovranno essere inoltre riprogettati gli spazi limitrofi alle stazioni ferroviarie per permettere la sosta dei bus durante l'interscambio e la sosta di lunga durata delle auto che realizzano l'interscambio.

Va da ultimo sottolineato che questo scenario di integrazione ferro-gomma è lo stesso indicato anche nel PIIM (Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità) della Regione Sicilia, dove è prevista la velocizzazione della ferrovia e la realizzazione di nuove fermate a Ragusa.

# Scenario di Piano

## PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO

Sono parcheggi periferici in cui parcheggiare e dove si trovano servizi per accedere nei centri urbani (navette bus e bike sharing).

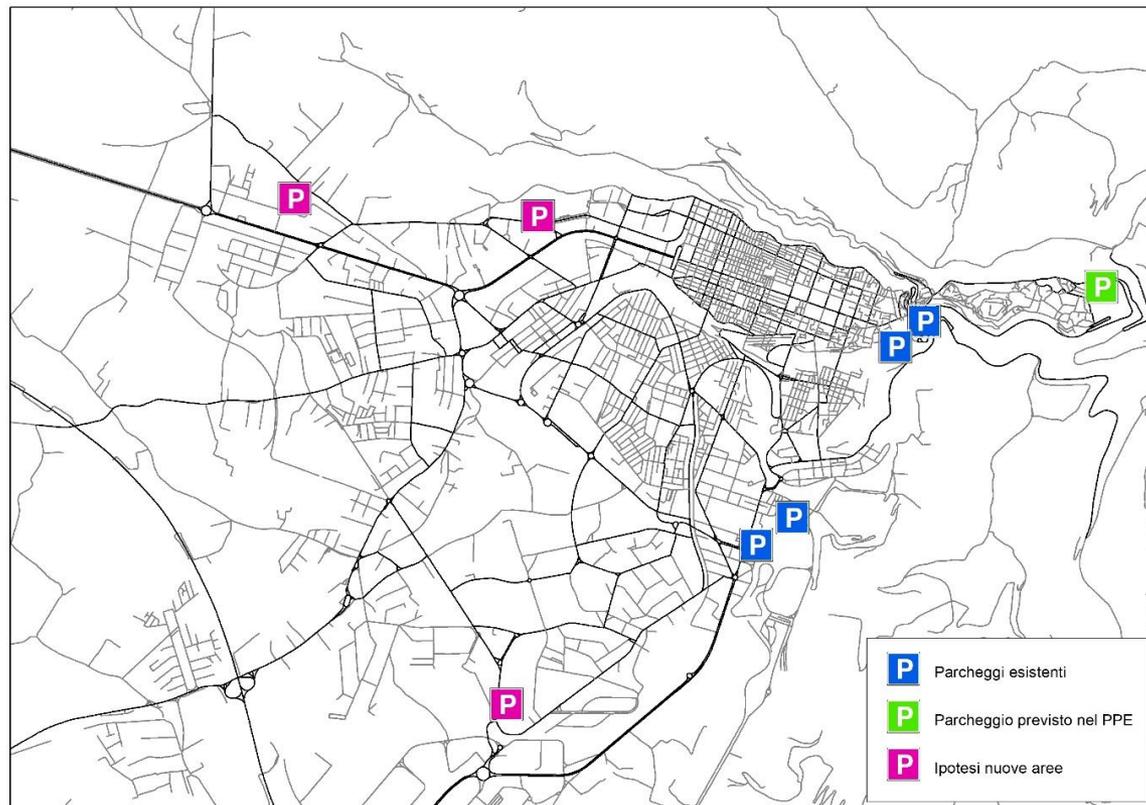
I parcheggi sono quelli definiti nei PUMS di Ragusa e Modica.



# Scenario di Piano

## PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO – RAGUSA

Nell'area urbana, fra quelli nuovi previsti dal PUMS, solo quello a Ibla è in corso di realizzazione. Gli altri tre previsti vengono inseriti quindi nello Scenario di Piano del PUMS GAL.

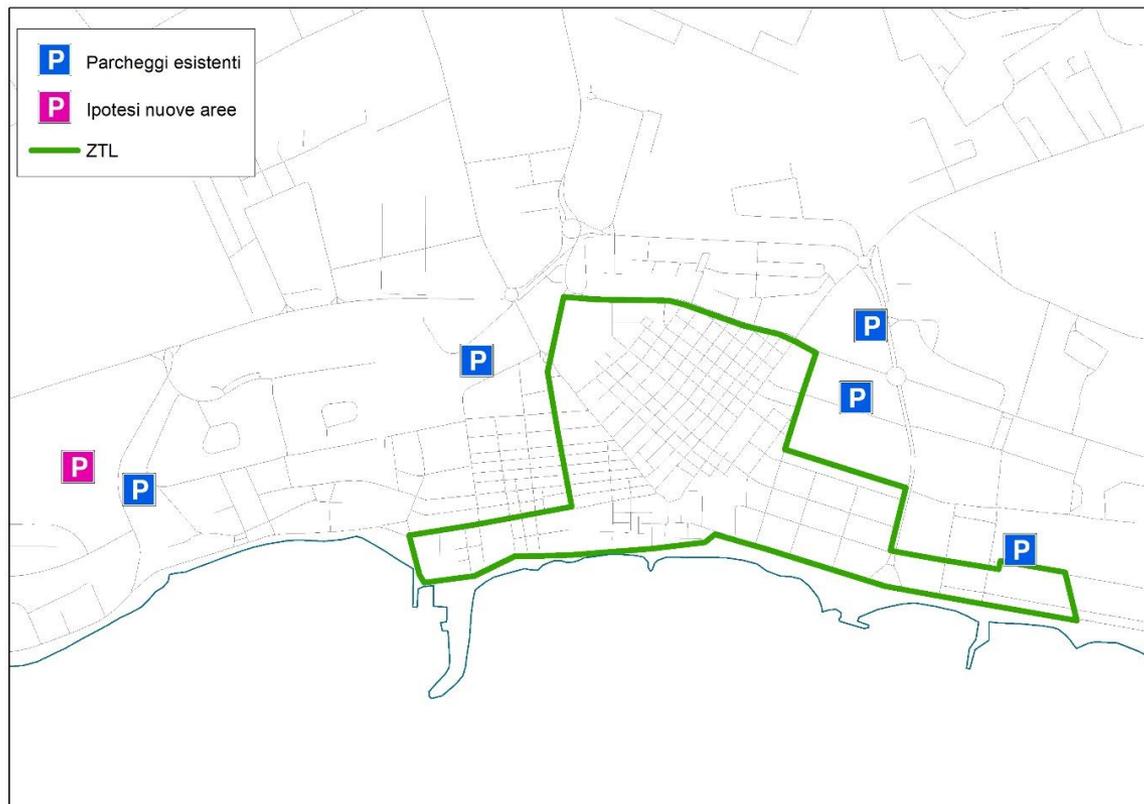


Il futuro sistema di parcheggi a Ragusa (PUMS)

# Scenario di Piano

## PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO – RAGUSA

Anche per il nuovo parcheggio previsto a Marina di Ragusa (parcheggio da cui proseguire verso il centro a piedi o con mezzi) non si è ancora iniziato l'iter realizzativo, quindi non sono inseribili nello Scenario di Riferimento, ma sono comunque riproposti nel PUMS GAL.



Il futuro sistema di parcheggi a Marina di Ragusa (PUMS)

# Scenario di Piano

## PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO – MODICA



Parcheggio Parco Urbano, Modica

# Scenario di Piano

## PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO – MODICA



Parcheggio Cimitero, Modica

# Scenario di Piano



## SHARING MOBILITY – CARPOOLING

Per **carpooling si intende l'uso collettivo dell'auto privata**; si tratta di un modo di trasporto sostenibile in quanto diminuisce il numero dei veicoli circolanti e, di conseguenza, gli impatti negativi generati dalla circolazione veicolare (emissioni nocive in atmosfera, rumore, consumo di carburante, ecc.)

Per l'utente, la "diseconomia" derivante dal dover condividere l'auto con altri (cambio di abitudini, necessità di concordare orari e itinerari, mancanza di privacy, ecc.) viene compensata da **minori spese di esercizio**, che vengono condivise con gli altri passeggeri.

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

# Scenario di Piano



## SHARING MOBILITY – CARPOOLING

Il sistema carpooling è applicabile alla mobilità sistematica in origine e destinazione soprattutto i centri urbani del GAL.

E' evidente che il carpool può interessare gli spostamenti medio-lunghi, in quanto i risparmi sono maggiori, quindi soprattutto quelli fra i centri urbani dei comuni del GAL e delle frazioni verso l'area urbana dello stesso comune.

Le funzioni delle Amm.ni devono essere:

- **pubblicizzazione del/dei portali web predisposti/individuati presso i potenziali utenti** (aziende, uffici pubblici e privati, ecc.)
- **definizione dei “vantaggi” per le auto in pool.** Si propone che a queste auto siano riservati “benefici” (tariffe di sosta scontate, il Comune dovrebbe però intervenire a favore del gestore della sosta per il mancato incasso; stalli di sosta specifici, etc.), se la documentazione desumibile dai portali consente di identificare le auto in pool, per evitare abusi.

# Scenario di Piano



## SENTIERI PER ACCESSO A SITI DI INTERESSE PAESAGGISTICO-STORICO-CULTURALE

Esistono già molteplici siti e app che descrivono sentieri per passeggiate e per trekking in tutto il territorio GAL, fra i quali :

- [www.komoot.it](http://www.komoot.it)
- [www.outdooractive.com](http://www.outdooractive.com)
- [www.wikiloc.it](http://www.wikiloc.it)
- [www.ciaotrekking.com](http://www.ciaotrekking.com)
- [www.kaura.org](http://www.kaura.org)
- [www.visitvigata.com](http://www.visitvigata.com)
- [www.turismoambientalesicilia.it](http://www.turismoambientalesicilia.it)
- [www.cairagusa.org](http://www.cairagusa.org)
- App bergfex
- App touren

# Scenario di Piano

## SENTIERI PER ACCESSO A SITI DI INTERESSE PAESAGGISTICO-STORICO-CULTURALE

Si propone di **creare un sito web o una app** in cui inserire tutte le informazioni (tipizzazione dei percorsi, descrizione del percorso, descrizione dei siti incontrati sul percorso, mappe).

**Questo sito web o app , deve fare parte di un sito web o app più ampio, dove sono inserite tutte le altre informazioni relative ai servizi di mobilità sostenibile disponibili.**



# Scenario di Piano



## PROMOZIONE E MARKETING DEL PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE PER IL TURISMO

Il turismo è un importante strumento di sviluppo economico per il territorio GAL, ma i territori che accolgono i turisti devono far fronte a un consistente temporaneo incremento della mobilità nei periodi di alta stagione, che sovraccarica eccessivamente il sistema di trasporto locale e l'ambiente che i turisti sono venuti a visitare.

Indirizzarsi verso un turismo sostenibile vuole dire maturare e promuovere strumenti in grado di valorizzare e tutelare il patrimonio ambientale e culturale offrendo nello stesso tempo concreti vantaggi al territorio sotto il profilo economico e sociale.

Promuovere una nuova **cultura della mobilità dei turisti** significa :

- informare sui servizi offerti
- mettere in atto adeguati e accattivanti strumenti di marketing in grado di costruire un'immagine coerente e unitaria sui temi della sostenibilità (mobilità, qualità dell'accoglienza turistica, qualità del territorio)

Un vero e proprio marchio di prodotto che deve suscitare identificazione, rispetto ed emozioni.

# Scenario di Piano



## PROMOZIONE E MARKETING DEL PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE PER IL TURISMO

Un percorso lungo e difficile, che deve tradursi in un cambiamento di mentalità e nell'applicazione di “buone pratiche” in grado di coinvolgere politiche territoriali, attività culturali, attraverso il contributo di tutti gli attori coinvolti: enti pubblici, operatori privati, associazioni, cittadini, turisti.

**Nello specifico il PUMS per il territorio GAL prevede la realizzazione di percorsi ciclabili, servizi di sharing mobility, servizi di trasporto per visitare siti storico/culturali ed eccellenze produttive gastronomiche..**

Il piano della mobilità sostenibile può essere inserito nei procedimenti di promozione turistica del territorio.

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



**Contatti:**

**Direzione tecnica:**

Corso Milano 19 - 20900 Monza (MB)

Telefono: +39 039 8963428

Telefax: +39 039 8941602

[www.sisplan.it](http://www.sisplan.it)