

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Città di Vittoria

RELAZIONE PRELIMINARE

1. INTRODUZIONE

L'Unione Europea ha promosso l'adozione di piani urbani della mobilità sostenibile emanando, nel 2014, specifiche Linee Guida per la loro elaborazione. La Commissione Europea ha voluto migliorare l'efficacia e la portata dei Piani Urbani della Mobilità (PUM), superando i limiti della pianificazione tradizionale ed introducendo una nuova generazione di strumenti che si configurano come piani strategici a lungo termine (10-15 anni). I PUMS sono concepiti in modo da affrontare e gestire la mobilità urbana in modo più sistematico, contribuendo in modo attivo anche al raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici fissati dalla Commissione Europea.

Con il Decreto Ministeriale n.233/2017, l'Italia ha raccolto l'ambiziosa sollecitazione europea e ha previsto che almeno le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con oltre 100.000 abitanti devono predisporre i nuovi PUMS, avendo come base le linee guida europee, indicandone comunque i macro-obiettivi raggruppati in quattro aree di interesse:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema mobilità
- B. Sostenibilità energetica ed ambientale
- C. Sicurezza della mobilità stradale
- D. Sostenibilità socio-economica

Questi macro-obiettivi sono a loro volta declinati in obiettivi più specifici, che devono acquisire in sé le problematiche e le specificità del territorio in esame.

L'approccio del PUMS sposta il centro dell'attenzione dal traffico e dai mezzi in circolazione ai soggetti che effettuano gli spostamenti urbani, nei diversi ruoli di cittadini, fruitori dei servizi, soggetti del sistema economico del territorio. Per far ciò si assumono come prioritari e prevalenti gli obiettivi di sostenibilità quali l'equità, la sicurezza, l'inclusione sociale, l'ambiente, l'efficienza economica rispetto a quelli specifici della mobilità come l'accessibilità, la congestione, i costi generalizzati di trasporto, l'efficacia e l'efficienza dei servizi di trasporto, la capacità del sistema della mobilità di contenere e ridurre l'incidenza degli eventi stradali con vittime e mortalità conseguente.

Pertanto, i requisiti essenziali di un PUMS sono:

- Il miglioramento dell'accessibilità e dell'offerta di servizi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, considerando, ove possibile, l'ambito geografico funzionale anche più vasto dei confini amministrativi, con attenzione a tutti gli elementi che costituiscono la sostenibilità ambientale, economica e sociale;
- Una visione di lungo periodo, corredata da indicazioni per la sua attuazione nel medio termine;
- Una strategia che integri tra loro tutti i modi di trasporto, promuovendo un riequilibrio verso i modi più sostenibili;
- Un impianto che promuova la cooperazione orizzontale e verticale nelle diverse istituzioni ed enti coinvolti;
- Un approccio partecipativo e trasparente nella formazione delle decisioni;
- Una strumentazione di analisi e valutazione utile al successivo monitoraggio, aggiornamento e reporting.

Ed invece i principi cardine sono l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio.

L'Amministrazione Straordinaria di Vittoria ha valutato l'opportunità di realizzare, con il supporto scientifico dell'Università di Catania per il tramite del Dipartimento di Ingegneria Civile ed Architettura, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città, avendo riconosciuto in questo strumento, una delle possibilità di intervento sistemico nel territorio comunale che possiede precipue caratteristiche produttive ed urbane, sociali ed economiche, strutturali e fisiche, tali da migliorarne l'efficienza sinergica complessiva, la qualità ecologica della vita, la sicurezza del sistema della mobilità territoriale ed urbana. Infine, e non ultima, la possibilità che attraverso il PUMS ed i suoi contenuti, possano essere realizzati interventi strutturali e progetti tra i quali quelli previsti nell'ambito della strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile fatta propria dal programma, convenzione, documenti per l'attuazione di Agenda Urbana, per intervenire sulla povertà, sulla segregazione spaziale e sociale, sul cambiamento demografico e l'utilizzo delle energie rinnovabili attraverso un piano territoriale che coinvolge, per la nostra realtà, Gela e Vittoria.

A seguito della Delibera della Commissione Straordinaria assunta con i poteri della Giunta Municipale n.61 del 21 febbraio 2020, con la quale è stata approvata la convenzione tra la Città di Vittoria e l'Università degli Studi di Catania (D.I.C.A.R.), è stato istituito un gruppo

interdisciplinare/interistituzionale di Lavoro coordinato dalla Municipalità di Vittoria che ha nominato il Responsabile del procedimento. Lo stesso è composto, oltre che da un rappresentante dell'Affidatario del servizio incaricato di effettuare le analisi trasportistiche previste per la **predisposizione del quadro conoscitivo** (secondo quanto indicato nel DM 4/8/17 allegato 1, punto b)) e la costruzione del **modello di simulazione del sistema dei trasporti** dello scenario di riferimento e degli scenari alternativi di piano (secondo quanto indicato nel DM 4/8/17 allegato 1, punto e), da tutti gli Attori coinvolti nel processo di pianificazione, quali Istituzioni, Enti e Servizi comunali.

E' parte del gruppo di lavoro il Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'UniCT (Convenzione siglata il 26 marzo 2020), cui è stato affidato come detto, il coordinamento scientifico e la verifica di tutte le attività da svolgersi per la stesura del PUMS, con particolare riferimento agli aspetti metodologici e di conformità con la normativa di riferimento e quelli di coerenza con le linee strategiche definite nei documenti di pianificazione e programmazione esistenti presso la città di Vittoria, gli Enti territoriali locali e i soggetti rilevanti del sistema dei trasporti locale e territoriale.

Il presente Rapporto Preliminare è finalizzato a:

- descrivere le **linee strategiche** di una nuova politica dei trasporti, le cui azioni siano ispirate ai principi della mobilità sostenibile;
- delineare il **quadro conoscitivo e diagnostico** necessario a definire la pianificazione dei trasporti di breve e lungo periodo nel territorio comunale di Vittoria;
- indicare delle **azioni prioritarie**, necessarie per affrontare evidenti attuali criticità, in linea con gli obiettivi prefissati e le strategie individuate per il loro perseguimento.

Per far ciò, occorre realizzare un quadro definito dello stato di fatto della mobilità, dei trasporti, delle connessioni socio-economiche nel territorio comunale di Vittoria con la composizione di un quadro conoscitivo che possa indicare i caratteri della domanda ma soprattutto alcune delle azioni strutturali e di integrazione del sistema mobilità per un complessivo miglioramento della qualità della vita.

Al fine di estendere l'oggetto dell'analisi oltre il confine del settore mobilità e trasporti, in un'ottica di trasversalità fra le discipline e le competenze, così come espressamente richiamato dalle Linee Guida ministeriali, l'Amministrazione comunale di Vittoria e per essa il Gruppo di lavoro interdisciplinare, ha individuato tutti gli enti ai quali richiedere informazioni per la raccolta dei dati di base. Tenuto conto del fatto che il PUMS in corso di elaborazione e

redazione presuppone l'avvio di procedure interistituzionali, sarà all'occorrenza attivato uno staff operativo, coordinato dal Responsabile del Procedimento, formato dai soggetti territorialmente competenti in materia di pianificazione dei trasporti.

2. ELEMENTI PREPARATORI DEGLI SCENARI DI PIANO

Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile di Vittoria deve essere supportato dalla rigorosa composizione di un quadro conoscitivo d'insieme dell'attuale assetto territoriale e della mobilità dal quale gli obiettivi e le strategie possano rafforzarsi e i contenuti del piano emergano con forza.

Il Gruppo di lavoro ha redatto un programma di approfondimenti che sarà svolto in maniera sinergica attraverso analisi, elaborazioni, rilievi, attività di partecipazione e comunicazione cui si aggiungono le valutazioni e le indicazioni già compiute dall'Amministrazione comunale circa azioni ed interventi strutturali considerati essenziali, prioritari, da realizzarsi in coerenza con la programmazione europea entro il 2021, come:

- la creazione di un nodo di trasporto e di interscambio modale nell'ambito spaziale di Piazza Nenni, ove si affaccia la Stazione ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo terminal del trasporto pubblico su gomma, attrezzato con servizi disponibili per i viaggiatori durante l'attesa, la previsione di un'area attrezzata di parcheggio per biciclette e la ridefinizione e riqualificazione delle aree già destinate a parcheggio insistenti nella piazza;
- il rinnovo di tutto il parco mezzi (materiale rotabile) per la riattivazione del servizio di trasporto pubblico locale con mezzi a basso impatto e un piano di rete e di esercizio che ha l'obiettivo di connettere il territorio urbano e i luoghi più bisognosi di relazioni e domanda di mobilità leggera, compresa la frazione di Scoglitti;
- la realizzazione di percorsi ciclabili e ciclopeditoni attrezzati lungo il tessuto urbano attraverso la predisposizione di specifici tratti della rete stradale viabile di Vittoria che posseggano caratteristiche tecniche adeguate al contesto infrastrutturale, paesaggistico, storico ed ambientale del territorio attraversato, nel pieno rispetto della normativa di settore vigente e che implementino l'offerta di tracciati ciclopeditoni anche tra Vittoria e Scoglitti e all'interno della frazione marinara.

Le dinamiche demografiche

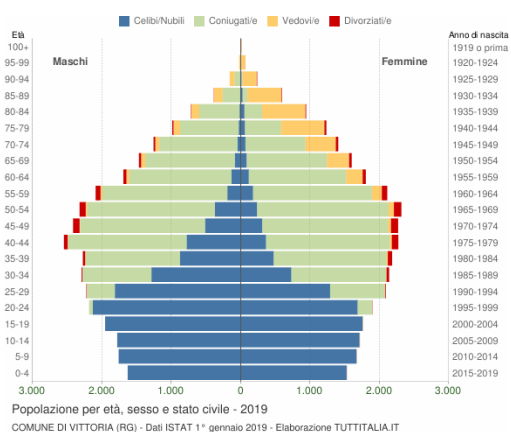
Le analisi che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Vittoria conterrà, riguarderanno come detto la composizione di un quadro conoscitivo che focalizzerà le sue attenzioni sulle dinamiche demografiche in atto nella città e nel territorio provinciale circostante, fatto di città e di piccoli centri differentemente coinvolti nel sistema produttivo agricolo vittoriese e saranno analizzati i dati sulle autovetture e i mezzi (anche pesanti) circolanti e sui tassi di motorizzazione. Necessario sarà studiare ed approfondire aspetti dell'economia del territorio comunale, raccogliendo dati sulle imprese, l'occupazione, i redditi e i consumi della popolazione residente.

La città, con i suoi 63.770 abitanti residenti al 31/12/2019 e un trend di crescita abbastanza stabile pur con un rapporto appena negativo solo nell'ultimo anno, ha una densità abitativa che per l'intero territorio comunale raggiunge i 349,50 ab/kmq e una struttura urbana compatta e con aree dense di popolazione, pertanto di traffici di persone e scambi di flussi (prevalentemente veicolari privati). Essa è inserita in un'area territoriale vasta che vede impegnata la superficie extra-urbana dalla presenza di una fitta rete di strade e un vero e proprio tessuto produttivo agricolo di coltivazioni intensive sotto serra. Le principali infrastrutture per la distribuzione e la commercializzazione dei prodotti agricoli come il Mercato ortofrutticolo e il Mercato dei fiori (che per le particolari caratteristiche climatiche e del ciclo produttivo, impegnano l'intero arco annuale e conseguentemente utilizzano apparentemente senza sosta, la rete stradale locale e di connessione con quella di carattere superiore) si trovano ai margini della struttura urbana ma il loro funzionamento non gode di

connessioni separate da quelle che rispondono alla domanda di flussi locali.

Dai dati ISTAT sulla popolazione emerge che quella vittoriese è caratterizzata da una distribuzione per fasce d'età che rispetta un andamento piramidale abbastanza regolare, seppur con la presenza di un allargamento nell'area indicante l'età media. Dal punto di vista statistico, ciò significa che siamo in una

situazione di equilibrio, con una base di popolazione in giovane età larga e solida (0-19 anni), molto più consistente per ampiezza di quella più anziana (+ di 70 anni). Al centro l'età media, significando popolazione attiva e *mobile* (20-65 anni).



Il numero delle famiglie a dicembre 2018 a Vittoria era di 23.708 unità, con una composizione media di 2,7 persone (2,5 Sicilia, 2,4 Italia). Dal nostro punto di vista tutto questo potrebbe significare maggiore necessità di spostamento, per tutte le diverse ragioni che la vita e le diverse età impongono.

Da una prima lettura dei dati riguardanti la struttura urbana e la popolazione distribuita per sezioni censuarie, associando una colorazione graduale dal rosso scuro (più alta) al rosso chiaro (più bassa), si evince una densità prevalentemente alta in particolare nei quartieri interessati dal passaggio delle principali arterie viarie (vedi Figura 1). A parte le frange di margine urbano, che anche per la loro indeterminatezza edilizia non risultano interessate da densità significative di popolazione residente, si riconosce il centro storico come area poco interessata dalla presenza di abitanti e, si presume, da flussi significativi di traffico.

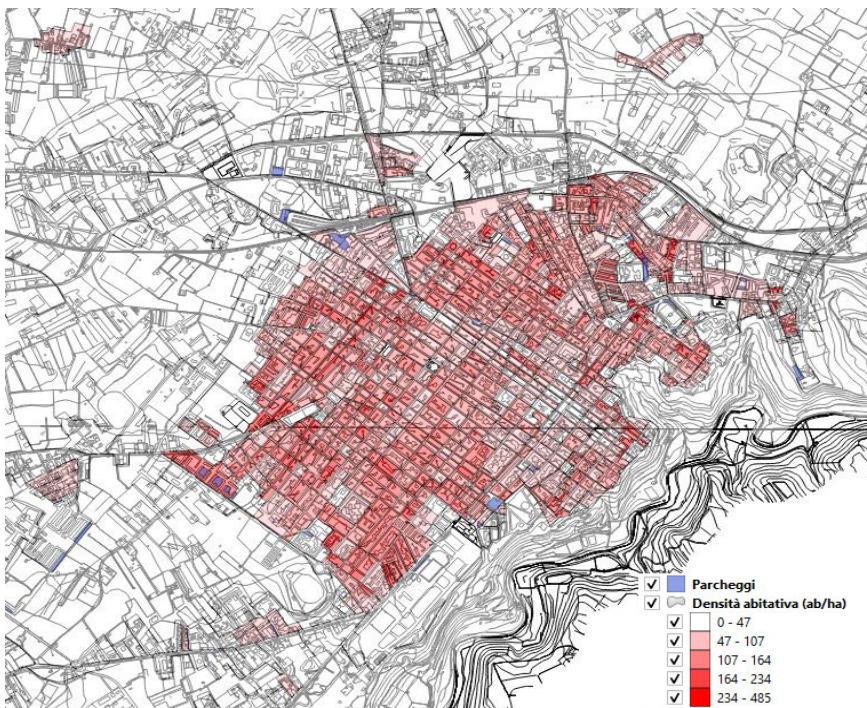


Figura 1 – Distribuzione della densità abitativa (in scala graduata di colore rosso) e localizzazione parcheggi (in viola)

In questa fase preliminare al PUMS, per delineare un primo quadro di riferimento, i dati sulla popolazione residente e su anziani e stranieri, sono stati analizzati con il metodo “Natural break”: attraverso l’individuazione dei punti di discontinuità nella distribuzione, in cui porre i limiti delle classi e fissato il numero di classi, è stata massimizzata la differenza fra la somma degli scarti al quadrato in ogni classe e la somma degli scarti rispetto alla media globale

(algoritmo di Jenks). Questo metodo viene solitamente utilizzato per distribuzioni non normali o uniformi.

Per quanto riguarda gli anziani, sono per esempio stati isolati quelli tra i 65 e i 74 anni che costituiscono quell'intervallo di età nel quale si trova chi è ancora in grado di guidare ed è già fuori dal mondo del lavoro ed è stata verificata la loro concentrazione nel centro di Scoglitti e nelle aree limitrofe alla frazione marinara.

La città conta per altro il 7,70% della popolazione residente di origine straniera: sono presenti dati conoscitivi riguardanti la provenienza che è prevalentemente europea (Romania e Albania), ma anche africana (Tunisia e Marocco). Sia dalla struttura territoriale che dalla centralità ed attrattività della città -in termini di offerta innanzitutto di servizi alla persona, commerciali, sanitari- ne deriva che l'uso di un'autovettura per trasferirsi da e per i luoghi di lavoro sia essenziale e molto utilizzata. La distribuzione nelle sezioni censuarie extraurbane della popolazione residente straniera, appare così di seguito sommariamente rappresentabile (vedi Figura 2).

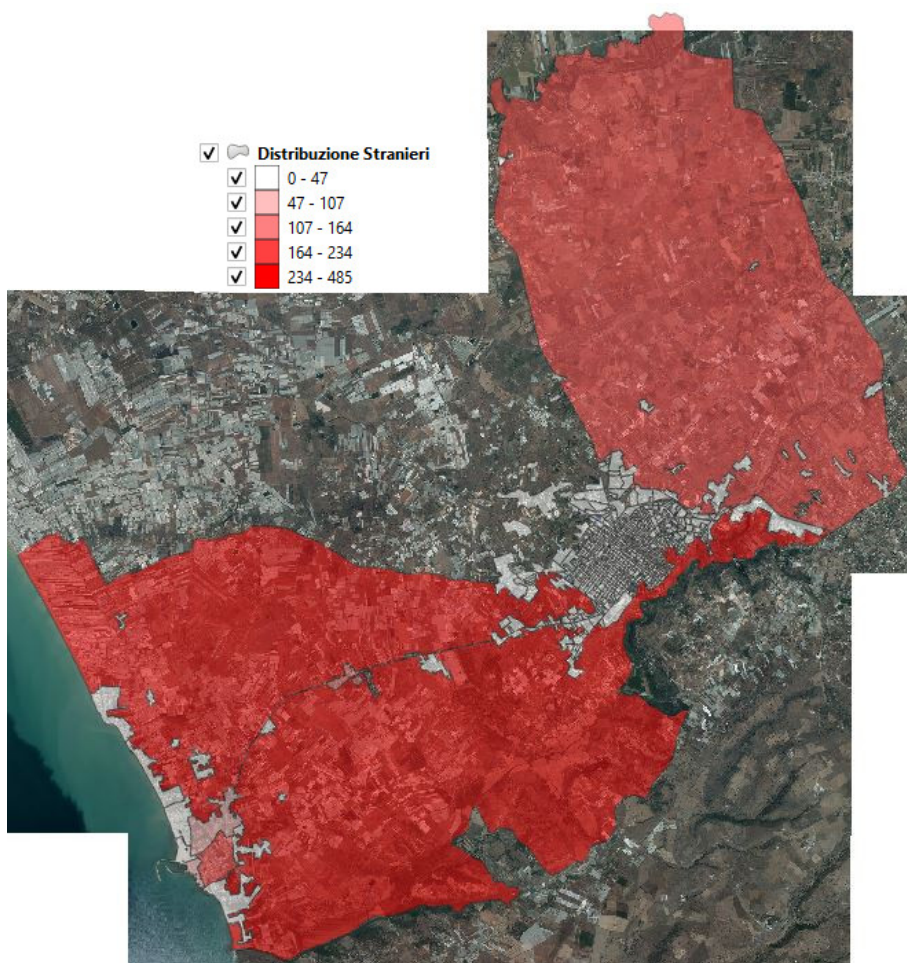


Figura 2 – Distribuzione nel territorio comunale della popolazione residente straniera.

Volendo proporre un ulteriore approfondimento, proponiamo una rappresentazione della distribuzione dei giovani residenti tra i 20 e i 29 anni nelle sezioni extraurbane, prevalentemente stranieri, con l'intenti di proporre uno spaccato di utenti della rete viaria, che per età sono esclusi dall'età scolare e sono in possesso di un mezzo per gli spostamenti loro necessari (vedi Figura 3).

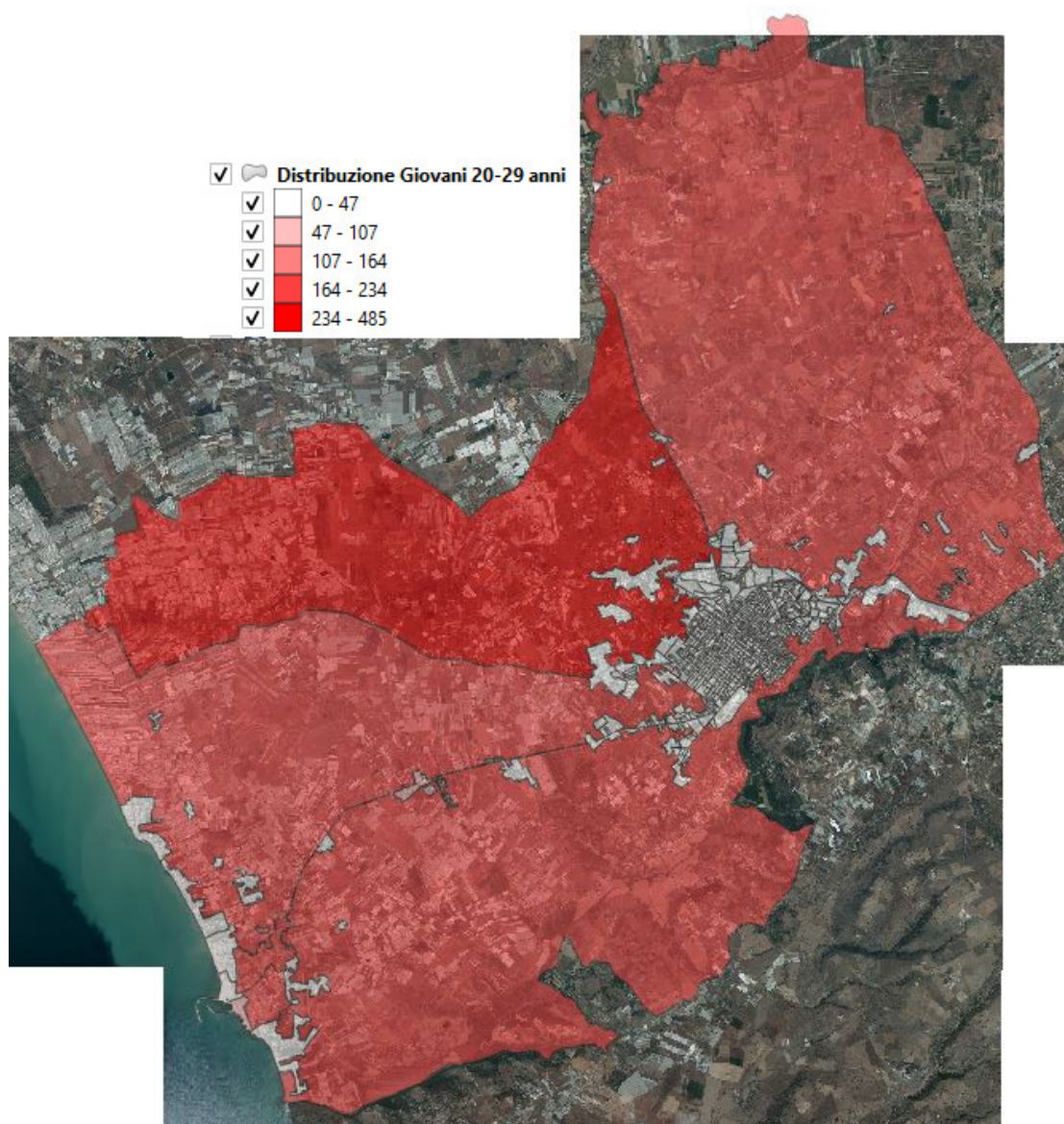


Figura 3 – Distribuzione nel territorio comunale dei residenti con età compresa tra 20 e 29 anni

L'assetto territoriale ed infrastrutturale

Alcune analisi preliminari sulle caratteristiche della mobilità di Vittoria possono essere compiute grazie ai dati contenuti nel database che il Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica ha realizzato con dati del 2015 (www.urbanindex.it).

Da questo abbiamo tratto i dati che riguardano gli indicatori di mobilità per la città e il confronto tra questi e la provincia di Ragusa, la Sicilia e quelli che riguardano l'intero Paese.

Tabella 1 – Indicatori di mobilità del Comune di Vittoria e confronto con i dati provinciali, regionali e nazionali

Riferimento	Mobilità privata	Mobilità giornaliera per studio o lavoro	Indice di pendolarismo	Indice di autocont.to	Mobilità pubblica	Mobilità lenta
Acate	52.30	58.10	0.86	0.65	6.10	37.60
Chiaromonte Gulfi	63.20	52.80	0.77	0.53	8.40	17.80
Comiso	78.90	52.60	0.84	0.54	3.90	14.20
Giarratana	60.40	59.10	0.86	0.48	4.80	28.40
Ispica	68.10	55.90	0.84	0.63	4.20	24.90
Modica	80.30	56.40	0.83	0.68	4.20	11.40
Monterosso Almo	66.40	56.60	0.83	0.53	4.70	21.90
Pozzallo	62.50	46.60	0.72	0.47	4.10	29.80
Ragusa	84.50	60.10	0.85	0.77	2.20	11.90
Santa Croce Camerina	71.30	58.70	0.87	0.57	5.40	20.30
Scicli	75.80	55.90	0.84	0.66	4.10	17.60
Vittoria	76.20	52.10	0.83	0.71	2.70	19.10
Ragusa	69.99	55.41	0.83	0.60	4.57	21.24
Sicilia	63.13	50.75	0.79	0.45	9.90	20.92
Italia	65.44	59.82	0.80	0.30	11.48	16.74

La **mobilità privata** è il rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio ed utilizza un mezzo privato a motore (autoveicolo o motoveicolo) e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio. È un indicatore della dipendenza dall'auto per la mobilità sistematica. Vittoria presenta un valore molto al di sopra delle medie di Ragusa, Sicilia e Italia e uno dei maggiori tra i comuni della provincia.

La mobilità giornaliera per studio o lavoro è il rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio e la popolazione residente di età fino a 64 anni. È un indice della mobilità, indipendente dal modo di trasporto, e rappresenta la vivacità economica e relazionale dei residenti. Vittoria è penultima nella provincia, seguita solo da Pozzallo e ben al di sotto della media nazionale.

L'**indice di pendolarismo** è il rapporto tra la somma dei flussi in entrata ed in uscita dal comune per motivi di lavoro e la popolazione occupata del comune. L'indice non distingue tra flussi in entrata e in uscita, rappresenta comunque l'intensità di relazione economica e occupazionale del comune con gli altri comuni. Questo indicatore è per Vittoria uguale alla media provinciale e leggermente più alte dei dati medi regionali e nazionali.

L'**indice di autocontenimento** è calcolato come rapporto tra i flussi pendolari per motivi di lavoro interni ad un comune e la popolazione occupata del comune. È in qualche modo complementare del precedente e rappresenta una misura dell'autosufficienza territoriale. Tale indicatore assume per Vittoria un valore particolarmente alto, sia rispetto ai valori siciliani, ma soprattutto rispetto a quelli nazionale. Tale divergenza merita certamente un approfondimento.

La **mobilità pubblica** è calcolata come rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio e utilizza mezzi di trasporto collettivi (treno, autobus, metropolitana) e la popolazione residente che si sposta. È certamente l'indicatore peggiore per Vittoria; mostra il deficit di trasporto pubblico con un valore pari a circa il 60% del dato provinciale, il 27% di quello regionale e il 23% di quello nazionale.

Infine la **mobilità dolce** è calcolata come rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio a piedi o in bicicletta e la popolazione residente che si sposta. Anche questo indicatore non è particolarmente brillante, soprattutto se si considera l'elevato valore dell'indice di autocontenimento, ovvero un gran numero di spostamenti interni ad un comune piuttosto compatto, il cui diametro equivalente medio è inferiore a 1500 metri, e con una maglia stradale estremamente regolare e con modeste pendenze, ideale per la mobilità pedonale e ciclistica.

Questa prima rappresentazione di scenari conoscitivi della realtà vittoriese, fornisce una rilevante evidenza delle principali criticità legate ad una carenza enorme di mobilità con trasporto pubblico e ad una potenzialità inespressa di mobilità pedonale e ciclistica.

A questo riguardo, occorre dire che il sistema delle infrastrutture stradali della città versa in un pesante deficit qualitativo, come del resto l'intera provincia di Ragusa. Considerazioni ed indagini promosse dalla Provincia di Ragusa e in questo Comune, mettono in luce che una delle criticità strutturali dell'economia locale è rappresentata proprio dall'insufficienza del sistema complessivo delle infrastrutture di trasporto, nonché dalla mancanza di un moderno sistema viario che colleghi quest'area con il resto della Sicilia e dell'Italia.

Per i prossimi anni, tuttavia, bisogna considerare l'investimento strategico anche in alcune infrastrutture territoriali di grande rilievo:

- l'Autoporto di Vittoria, localizzato storicamente in un'area non distante dall'aeroporto di Comiso e connesso funzionalmente al porto di Pozzallo ed al Porto Turistico di Marina di Ragusa, è considerato un'opera strategica a livello regionale poiché è individuato tra i sei autoporti del territorio siciliano e previsto nel Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica della Regione Siciliana. L'opera è ubicata in c.da Crivello, ed ha una superficie complessiva di circa mq.190.000. L'Autoporto di Vittoria è parte dell'Accordo di Programma Quadro finalizzato a recepire in un'unica cornice strategica, attuativa e programmatica, tutti gli interventi relativi alla realizzazione e completamento degli interporti, autoporti ed altre infrastrutture logistiche per la definizione di un sistema articolato a servizio del trasporto merci basato sulla logistica e sull'intermodalità.

- l'Aeroporto di Comiso, che costituisce un'importante integrazione del sistema aeroportuale siciliano, soffre della mancanza di un piano industriale che ne sostenga le potenzialità non solo per il traffico passeggeri ma soprattutto per le merci e gli scambi di cui il sistema produttivo locale potrebbe godere. Si attendono in questo senso i frutti delle volontà di decongestionamento avanzate al momento dell'ingresso nella struttura gestionale della SAC, Società che gestisce l'aeroporto di Fontanarossa e l'attivazione della porzione di aeroporto destinata alla funzionalità di cargo per il trasporto di merci.

- il Porto turistico di Scoglitti in territorio di Vittoria, prevalentemente peschereccio, è protetto dal molo foraneo nord, a scogliera, orientato per ovest e dal molo foraneo sud a scogliera anch'esso con direzione W-NW. Nel suo interno c'è una darsena protetta da due moli: quello di ponente, in parte banchinato, di circa 210 m e quello a sud di quest'ultimo, orientato per WNW di 115 m. Offre condizioni di funzionalità diportistiche ancora da sviluppare.

Da un punto di vista infrastrutturale, l'unica arteria di comunicazione intercomunale di rango superiore è la SS 115 che collega il territorio di Vittoria direttamente con alcuni dei centri urbani della provincia di Ragusa e con quella di Caltanissetta, in direzione Ovest. Vittoria, nonostante la sua economia produttiva legata alla commercializzazione dei prodotti agricoli coltivati in serra e alla presenza di uno dei più significativi mercati ortofrutticoli italiani (il secondo nel meridione, dopo quello situato a Fondi, LT), non è riuscita ad essere connessa ad una rete stradale di rango superiore: anche nel caso di Vittoria, la modalità di trasporto delle merci è quella su gomma e il percorso per raggiungere Catania, il porto o l'autostrada, è prevalentemente quello che corre lungo gli assi di collegamento esistenti (SS 514 CT-RG; Rosolini e poi l'autostrada verso Siracusa e Catania).



Figura 4 – Rete stradale esistente nel territorio comunale di Vittoria

Nel territorio comunale, la SS115 distribuisce tutti i principali collegamenti stradali minori sia attraverso le strade provinciali che si dipartono nel territorio circostante il centro urbano, che con tutte le strade minori che si inoltrano nel territorio agricolo fitto di attività produttive ed insediamenti dediti alla lavorazione dei prodotti agricoli.

Per entrare nello specifico della situazione locale si può osservare che attraverso la strada provinciale SP5 è assicurato il collegamento con l'aeroporto di Comiso; il mercato ortofrutticolo è raggiungibile attraverso una diramazione urbana della SP112 che si immette sulla SS115; una capillare rete stradale di penetrazione del territorio è funzionale al modello produttivo in serra che contraddistingue quest'area.

Per quanto riguarda invece le caratteristiche della struttura viaria interna alla città, il tracciato urbano di Vittoria si presenta per la quasi totalità a maglia ortogonale, con sezioni stradali di larghezza variabile dai 9 ai 6 mt. nella zona del centro storico. Talvolta la maggiore ampiezza non coincide con il maggiore rilievo della strada. Fuori dal centro storico, che tuttavia è molto ampio ed omogeneo, le sezioni stradali arrivano anche a 12 mt.: si tratta degli

insediamenti residenziali più recenti e quelli a prevalente destinazione artigianale-produttiva e commerciale. La maglia stradale urbana è fitta, misura complessivamente circa 180 km, di cui meno della metà insistono nella frazione di Scoglitti, fino alla località Baia Dorica (80 km).



Figura 5 – Tessuto viario della città di Vittoria e connessioni con infrastrutture superiori.

Le strade di connessione territoriale lambiscono la città (in rosso la SS 115, in giallo le SP 2 e 5), mentre la presenza della linea ferrata (in nero) costituisce, in alcuni tratti del suo percorso nell'insediamento urbano, una forte criticità poiché il collegamento con le zone artigianale e commerciale a nord è difficile e non fluida: è in progetto un attraversamento con tratto in sopraelevazione, all'altezza della Fontana della Pace, in sinergia con RFI.



Figura 6 – Assi urbani principali della città di Vittoria.

Per ulteriormente riflettere sulle questioni aperte riguardanti la mobilità interna alla città, la figura 6 evidenzia in rosso i due assi principali del tessuto urbano -Via Cavour (asse est-ovest) e la Via Garibaldi (asse nord-sud) - e l'omogeneità del reticolo viario fanno sì che la visione strategica del PUMS, dovrà individuare soluzioni adeguate e compatibili.

All'interno del centro urbano le aree destinate a parcheggio sono distribuite ai margini dell'area urbana e sommano un totale di circa 46.000 mq. .



Figura 7 – Distribuzione delle aree destinate a parcheggio nella città di Vittoria.

Di recente l'Amministrazione ha destinato in entrambi i centri urbani di Vittoria e Scoglitti, stalli per parcheggio a pagamento lungo la maglia delle strade, soprattutto distribuite in quelle centrali intorno agli assi principali (1073 sono ubicati nel centro urbano di Vittoria e 90 nel centro urbano di Scoglitti). Il progetto di gestione dell'offerta prevede complessivamente 2900 stalli circa di cui 1163 a pagamento e 1737, tra sosta libera e sosta dedicata.

Primi interventi per una mobilità sostenibile

Per realizzare un intervento organico di infrastrutturazione della città con piste ciclabili, occorrerà certamente condurre un'analisi SWOT per fare emergere anche le criticità/opportunità sulle quali lavorare.

ANALISI		Analisi interna	
A n a l i s i e s t e r n a	Strengths Weaknesses Opportunities Threats	Forze: <ul style="list-style-type: none"> • Strade a scacchiera • Percorsi alternativi • Strade pianeggianti • Città piccola • Clima favorevole • Presenza associazioni bike • Presenza negozi e-bike 	Debolezze: <ul style="list-style-type: none"> • Strade strette • Parcheggi lungo le strade • Mancanza bike park • Carenza aree verdi • Marciapiedi stretti • Alta presenza di incroci • Traffico centro storico • Reticenza all'utilizzo della bici • Carenza finanziaria comunale
	Opportunità: <ul style="list-style-type: none"> • Finanziamenti Agenda Urbana • Riserva naturale limitrofa alla città • Finanziamenti realizzazione percorsi nella Riserva • Aree comunali ai margini della città 	F-O <ul style="list-style-type: none"> • Strade da riservare alle bici • Creazione parcheggi interscambio • Creazione Bike sharing • Visite guidate riserva con e-bike 	D-O <ul style="list-style-type: none"> • Inserimento alberi in vaso nelle strade riservate • Allargamento marciapiedi nelle strade riservate • Campagna di informazione
	Minacce: <ul style="list-style-type: none"> • Alta % di furti • Alta % di incidenti • Danneggiamenti alle strutture • Lamentele di cittadini 	F-M <ul style="list-style-type: none"> • Incremento presenza P.M. nelle strade riservate • Coinvolgimento cittadini 	D-M <ul style="list-style-type: none"> • Zona 30 per le strade riservate alle bici • Videosorveglianza nei bike sharing e nei parcheggi di scambio

La città, per la sua orografia e la sua densità, si presta ad uno sviluppo della ciclabilità/mobilità dolce che oggi è praticata prevalentemente nella stagione estiva nella frazione di Scoglitti, priva di regolazione e percorsi privilegiati.

Non v'è dubbio, invece che essa debba essere pianificata ed introdotta nel centro urbano e consentita in sicurezza anche tra la città e la zona balneare. Può essere sviluppata nell'attuale maglia stradale, in funzione delle diverse direttrici, lungo le strade che conducono da una parte all'altra della città, intervenendo contestualmente con l'istituzione di una diffusa zona 30, di velocità limitata e con la realizzazione di *urbanistica tattica*, modalità con la quale si pongono in essere esperimenti temporanei che hanno l'obiettivo di proporre modifiche dello spazio pubblico, per far capire che lo spazio occupato in maniera impropria può cambiare grazie a interventi minimi. Si tratta in altre parole di interventi di riqualificazione dei fronti stradali e di fasce ciclabili sulle strade esistenti, individuando nella città, oltre a quello principale nella Piazza Nenni, altri luoghi minori di interscambio con parcheggi e spazi aperti attrezzati.

Il progetto redatto per Agenda Urbana inizia questo percorso, scegliendo di privilegiare il percorso piazzale della Stazione ferroviaria – Via Cavour, comprendendo una scacchiera in direzione est-ovest e nord-sud attraverso l'urbanistica tattica. In via Virginio Levore, verso la zona più esterna, l'idea realizzativa può essere visualizzata come nel render proposto.



Il trasporto pubblico è stato presente per alcuni anni nella città, realizzando il collegamento interno da e verso il cimitero comunale e con la frazione di Scoglitti. Il servizio è stato garantito fino al 2017 con un mix di gestione pubblico-privato che tuttavia, per mancanza di utenti e di entrate e assenza di sostegno finanziario pubblico, è cessata.

Oggi, anche alla luce della strategia ambientale e infrastrutturale contenuta nei documenti programmatici di AGENDA URBANA per il Comune di Vittoria, è stato riaffermato l'impegno ad organizzare e offrire alla cittadinanza un servizio di trasporto pubblico. Per avviare e supportare il più ampio progetto di dotazione di mezzi per un servizio pubblico efficace, attraverso devoluzione di un mutuo concesso da Cassa DD.PP., dal Comune è stato acquistato su MEPA con il criterio del minor prezzo, ex art. 95 c.4 lett.b) del Codice degli appalti un Minibus urbano EURO VI, alimentazione a gasolio, classe A, tipo MERCEDES Benz Sprinter con la disponibilità di posti 10 a sedere + 12 in piedi+ autista.



Il servizio, ancor prima dell'attuazione del rinnovo del parco mezzi comunali che sarà realizzato con AU e di un piano di gestione che garantisca condizioni e caratteristiche delle prestazioni, è partito per volontà dell'Amministrazione Straordinaria, durante lo stato di emergenza Covid 19. E' stato studiato un percorso urbano e realizzate 8 corse feriali e 4 corse domenicali e festive, consentendo con modalità contingentata un servizio certo, puntuale, affidabile per igiene e condizioni di viaggio, con personale in possesso di specifica qualifica di autista, dipendente comunale.

Queste premesse rafforzano la scelta fatta dall'Amministrazione straordinaria del Comune circa la necessità di dotare la città di uno strumento di pianificazione strategica come il PUMS che è per sua natura, pensato per le situazioni complesse ed i sistemi territoriali che, come quello di Vittoria, si trovano ad affrontare il futuro attraverso una conoscenza non settoriale delle dinamiche e delle criticità, per proporre idee e soluzioni non standardizzate.

In tal modo, appare chiaro che il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile debba approfondire la conoscenza delle direttrici principali della domanda (di scambio, di lavoro, di servizi, di salute...) e la distribuzione sul territorio dei principali poli di attrazione della mobilità (scuole, servizi alla persona, rete commerciale, luoghi del tempo libero,).

Non può che essere oggetto di indagine conoscitiva da parte del Gruppo di lavoro istituito a seguito delle linee guida e direttive per la redazione del PUMS di Vittoria, il sistema delle infrastrutture della mobilità nel territorio, intendendo l'insieme di quello stradale, ferroviario e anche aeroportuale. Ed infatti, riguardo quest'ultimo, si ritiene che non possa che essere parte del piano strategico della mobilità della città anche se non insiste nel suo territorio ma al tempo stesso possiede molteplici significati di carattere economico e per la previsione di scambi e servizi al supporto delle sue attività anche a Vittoria.

Nell'ambito delle analisi del PUMS, un segmento rilevante è costituito dagli approfondimenti tematici sulla *domanda* di mobilità, intendendosi con questo termine la necessità e il desiderio che si esprime nello spostamento: ad esempio, quello delle persone; la modalità prevalente dello scambio con l'esterno; i flussi veicolari rilevabili nel territorio ovvero stimati tramite modelli di simulazione del traffico con la conseguente individuazione degli ambiti più critici in termini di congestione; la mobilità pedonale.

In particolare sarà realizzato un quadro conoscitivo basato su analisi trasportistiche che cureranno separatamente la domanda di mobilità, l'offerta di reti e servizi di trasporto disponibili, l'interazione tra la domanda e l'offerta e i conseguenti flussi di traffico sulle diverse reti modali, l'analisi delle criticità e degli impatti conseguenti all'assetto della mobilità, l'identificazione dei punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce del sistema dei trasporti.

Le analisi precedenti contribuiranno alla definizione dello stato di fatto del sistema dei trasporti e alla costruzione di un modello matematico per la simulazione del sistema dei trasporti secondo diversi scenari di simulazione.

Saranno oggetto di simulazione uno Scenario di Riferimento (SR) quale configurazione del sistema dei trasporti che si realizzerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS ma solo quelle determinate dalla naturale evoluzione (es. demografica ed economica) e per effetto di interventi già programmati da altri piani e che possono essere considerati invariati. Saranno quindi definiti ulteriori Scenari Alternativi di Piano (SAP), caratterizzati da specifiche azioni ed interventi per il raggiungimento dei macroobiettivi di piano, definiti dalla Municipalità di Vittoria con il coordinamento dell'Università di Catania, anche a seguito delle attività di partecipazione pubblica. Il modello di trasporto costruito e calibrato per eseguire le simulazioni degli scenari, fornirà i valori assunti dagli indicatori di valutazione dei macro obiettivi al fine di giungere ad una valutazione comparativa con lo Scenario di Riferimento e giungere dunque alla selezione dello Scenario di Piano.

Gli indicatori di valutazione che saranno usati copriranno i diversi macroobiettivi delle aree di interesse della sostenibilità, ed in particolare:

- a) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità: miglioramento del trasporto pubblico locale, riduzione della congestione, miglioramento dell'accessibilità di persone e merci

- b) Sostenibilità energetica e ambientale: miglioramento della qualità dell'aria, Riduzione dell'inquinamento acustico
- c) Sicurezza della mobilità stradale: riduzione dell'incidentalità stradale, diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
- d) Sostenibilità economica: riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Nella costruzione degli scenari di piano dovrà essere tenuta in considerazione la valutazione economica degli interventi possibili con l'eventuale programmazione delle risorse e delle possibili fonti di finanziamento.

3. FINALITÀ E APPROCCIO METODOLOGICO

Gli scenari di piano saranno ispirati al raggiungimento delle seguenti finalità:

1. Promuovere un'**accessibilità** urbana diffusa e sostenibile.
2. Ridurre i **costi** individuali e collettivi della mobilità, riducendo la **congestione**.
3. Aumentare la **sicurezza** stradale, con misure forti a favore degli utenti deboli.
4. Ridurre l'**inquinamento** acustico, atmosferico e i **danni alla salute**.
5. Ridurre i **consumi** energetici e mitigare gli **impatti del cambiamento climatico**.
6. Aumentare il **benessere** fisico.
7. Aumentare l'**equità** sociale e ridurre il degrado e la marginalizzazione.
8. Aumentare le opportunità di **interazione sociale** negli spazi pubblici della città.

E' sin da subito evidente che la minimizzazione dell'uso dell' **auto individuale** risulta essere "denominatore comune" di tutte queste finalità.

Lo scenario di piano sarà costituito da un insieme di misure coordinate tese ad attuare le seguenti strategie, trasversali rispetto ai diversi obiettivi perseguibili, estratte riportando la numerazione presente nelle Linee Guida ministeriali:

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto;
2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;

3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
4. La diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.

Più in dettaglio, l'approccio metodologico si baserà su linee strategiche riconducibili ai seguenti tre principi:

- RIDURRE la necessità degli spostamenti e la loro lunghezza;
- TRASFERIRE gli utilizzatori dell'auto privata verso modi di trasporto non motorizzati ed il trasporto pubblico;
- MIGLIORARE l'efficienza dei sistemi di trasporto motorizzati.

Le linee strategiche per l'attuazione di questi principi si appoggiano in generale a diversi strumenti della pianificazione e dell'ingegneria dei trasporti, che possono essere introdotti singolarmente o, in maniera più efficace, in combinazione tra essi. Nello specifico:

- la pianificazione comprende quegli strumenti in grado di orientare e modificare i comportamenti di mobilità agendo in modo particolare su: le interazioni tra il territorio ed il sistema dei trasporti, il trasporto pubblico locale, la promozione delle modalità ciclistica e pedonale e di usi alternativi del mezzo privato (car sharing, car pooling);
- la regolamentazione attiene alla gestione della domanda di trasporto e di sosta mediante l'introduzione di prescrizioni che vietano l'accesso in determinate zone (aree pedonali, ZTL) o ne governano la circolazione in maniera più restrittiva rispetto al Codice della Strada (traffic calming, zone 30, zone bollino blu);
- tramite l'economia è possibile orientare la domanda di sosta e di mobilità attraverso incentivi di natura economica a favore del trasporto pubblico, di mezzi privati meno inquinanti, e disincentivi quali road pricing, park pricing, carbon tax, pay as you drive, ecc;

- l'informazione si riferisce alle azioni di sensibilizzazione dei cittadini e degli utenti del sistema di trasporto sia mediante campagne divulgative che attraverso strumenti come l'info-mobilità che consentono di modificare il proprio itinerario di viaggio in funzione delle attuali condizioni di traffico sulla rete;
- la tecnologia condiziona fortemente la qualità dell'aria poiché è in grado di migliorare le emissioni prodotte dai veicoli, agendo sia sul tipo di combustibile che sul funzionamento efficiente del veicolo.

4. POSSIBILI LINEE DI INTERVENTO

Facendo riferimento alle principali componenti della mobilità, si prenderanno in considerazione le seguenti azioni:

TRASPORTO PRIVATO

1. Puntare ad un uso efficiente della capacità stradale esistente, evitando di procedere con interventi tipo "idraulico", ossia con misure di **aumento della capacità stradale** per ottenere la "fluidificazione del traffico" (rotatorie, raddoppio di corsie, costruzione di nuovi tronchi stradali e di parcheggi, etc.), laddove si manifestano punti di crisi del deflusso veicolare.
2. Operare una **classificazione funzionale delle strade** per assegnare a ciascuna di esse un ruolo sia dal punto di vista di un efficiente movimento dei flussi di traffico nella rete cittadina, sia dal punto di vista urbanistico in relazione alle sue caratteristiche che soddisfino i bisogni dei cittadini e del territorio. In altre parole, la classificazione funzionale delle strade dovrà trovare un nuovo equilibrio tra le funzioni di strada come arco di movimento nella rete di traffico e strada come luogo di svolgimento della vita urbana, superando la tradizionale rigida dualità tra strada con funzione di "mobilità" e strada con "funzione di "accessibilità".
3. Ridurre la sosta su strada lungo le **vie principali di scorrimento e di penetrazione** alla città, in modo da avere una sezione stradale utile per garantire velocità adeguate per il trasporto pubblico, per quello privato e per le biciclette.
4. Nella **rete viaria locale**, compresa all'interno delle maglie della rete principale, bisogna attuare il principio dell' **isola ambientale**, ovvero introdurre sistemi di moderazione del traffico per scoraggiare il traffico di attraversamento, aumentare la sicurezza, la permeabilità pedonale, ciclistica e la vivibilità degli spazi urbani, grazie

alla ridotta velocità. Invece di separare le diverse componenti di traffico (es. aree pedonali), puntare ad una loro “coesistenza pacifica”.

5. Prevedere un'introduzione graduale e costante di **zone 30**, cioè aree della città (sia al centro, sia in periferia) dove la velocità massima consentita sia di 30 km/h invece di 50 km/h.

TRASPORTO PUBBLICO

1. Potenziare e migliorare il **servizio di trasporto pubblico attuale** su autobus mediante:
 - a. riprogettazione della rete delle linee (numero linee, percorsi, fermate e frequenze) con linee radiali su percorsi protetti e riservati per i mezzi del trasporto pubblico, puntando sulla regolarità e la frequenza del servizio per assicurare un'agevole accessibilità al trasporto pubblico in tutto il territorio cittadino;
 - b. protezione delle linee dalla promiscuità estendendo la rete delle corsie riservate;
 - c. eliminazione della sosta su strada lungo i principali percorsi delle linee;
 - d. aumentare la produzione e l'offerta del servizio (con un numero congruo di vetture nell'ora di punta);
 - e. aumentare la frequenza di linea a valori non inferiori a 3 bus per ora;
 - f. aumentare la velocità commerciale media della rete a valori non inferiori a 15 km/h;
 - g. istituire un sistema di telecontrollo per la repressione dell'uso illegale delle corsie riservate;
 - h. istituire sistemi di priorità semaforica alle intersezioni per il trasporto pubblico mediante apparati autonomi e/o con il collegamento con il sistema di telecontrollo già in esercizio;
 - i. migliorare l'accessibilità pedonale e ciclistica alle fermate del trasporto pubblico, mediante la riqualificazione dei percorsi pedonali, la previsione di stalli per le biciclette nei nodi principali e la previsione di attrezzature per il trasporto delle biciclette a bordo degli autobus;
2. Progettazione e realizzazione di almeno una linea veloce con caratteristiche tipo Bus Rapid Transit (**BRT**), con sede esclusiva, prevalentemente protetta da cordoli o altre infrastrutture di efficacia equivalente, al fine di fornire servizi di trasporto ad alta

frequenza ed alta velocità, che colleghi i nodi di scambio modale con il centro della città.

3. Favorire l'istituzione di un sistema di **tariffazione integrata** con i principali operatori del trasporto pubblico su gomma e su ferro, con il sistema dei parcheggi scambiatori ed eventuali servizi di car sharing e bike sharing.

MOBILITÀ PEDONALE

1. Camminare è il modo di trasporto più sostenibile da un punto di vista economico, sociale e ambientale. È un modo di trasporto di pari dignità agli altri modi di trasporto; come tale deve essere dotato di infrastrutture adeguate, continue, sicure, di segnaletica dedicata e mappe.
2. Tutti gli interventi del PUMS devono essere orientati a determinare una mobilità sicura e sostenibile, con particolare riferimento al miglioramento della tutela delle utenze deboli (pedoni e ciclisti), associati a strumenti di monitoraggio dell'incidentalità e dei risultati conseguiti e dotati di un apparato di strumenti attuativi vincolati ai risultati in termini di riduzione del numero delle vittime di incidenti stradali.
3. Gli interventi per la mobilità pedonale devono avere la priorità massima e saranno oggetto di uno specifico **piano della mobilità pedonale** che esplicherà la priorità degli interventi per eliminare le principali criticità in relazione a
 - marciapiedi (continuità, larghezza, pavimentazione, manutenzione, ostacoli, sosta illegale),
 - attraversamenti (sicurezza, segnaletica, illuminazione, sistemi di moderazione della velocità),
 - continuità della rete dei percorsi,
 - protezione dagli agenti atmosferici,
 - rimozione delle barriere architettoniche.
4. Gli interventi di miglioramento della mobilità pedonale saranno concentrati in via prioritaria in corrispondenza della viabilità di accesso alle scuole e ai principali servizi della città.
5. Il piano indicherà le azioni per il perfezionamento delle aree pedonali e delle ZTL esistenti e le condizioni per una eventuale estensione delle stesse. Il piano prevederà

azioni di formazione e sensibilizzazione alla mobilità pedonale già nelle scuole primarie.

MOBILITÀ CICLISTICA

1. Andare in bicicletta è il modo più veloce, economico, salutare e rispettoso dell'ambiente per muoversi. Le biciclette sono il modo ideale per spostamenti inferiori ai 5 km, occupano poco spazio sia sulla strada sia quando parcheggiate. Bisogna favorire e promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani e non solo per il tempo libero.
2. Tale obiettivo sarà perseguito mediante la realizzazione non di semplici itinerari ciclistici, ma di una **rete di percorsi ciclabili** continui, sicuri, rettilinei, confortevoli e convenienti, che consentano di raggiungere qualunque zona urbana ed extraurbana senza ostacoli dovuti ad infrastrutture.
3. Le esigenze della mobilità ciclistica devono essere incorporate nei principi di progettazione delle nuove strade o in occasione della sistemazione di quelle esistenti.
4. In funzione delle caratteristiche della strada che è parte di un itinerario ciclistico sarà previsto l'adozione:
 - di una pista ciclabile con sede protetta (ad esempio nelle strade di penetrazione);
 - di una corsia ciclabile con sede riservata anche contromano (ad esempio nelle strade interquartiere) o condivisa con la corsia riservata dell'autobus;
 - o la promiscuità dell'itinerario ciclabile con gli altri modi di trasporto (ad esempio all'interno delle isole ambientali).
5. La rete sarà integrata con la ferrovia e con i servizi autobus, mediante ciclo-stazioni e ciclo parcheggi presso le fermate del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.
6. Promuovere e incentivare l'istituzione di servizi di bike-sharing.

SOSTA

1. Eliminare la sosta dalla viabilità principale.
2. La sosta nei nuovi parcheggi pertinenziali (non di interscambio) nel centro della città deve essere sostitutiva e non aggiuntiva della sosta eliminata sulla viabilità principale.
3. Scoraggiare la sosta di lunga durata, in aree centrali, negli spazi in superficie

4. Tariffazione della sosta differenziata nel tempo e calibrata nelle diverse parti della città (in funzione di attrattività e congestione) al fine di:
 - aumentare la rotazione degli stalli;
 - ridurre l'uso dell'auto individuale;
 - rendere più conveniente il trasporto pubblico;
 - reperire risorse per l'attuazione del PUMS.
5. **I parcheggi scambiatori** devono essere:
 - parte integrante della rete di trasporto collettivo su ferro e su gomma, dotati di adeguata qualità architettonica e infrastrutture di servizio quali, custodia, illuminazione, percorsi pedonali protetti, servizi accessori;
 - gratuiti o con tariffe ridotte ed integrate con quelle del trasporto pubblico;
 - collegati con le destinazioni più rilevanti della città con servizi di tipo espresso ad elevata frequenza e velocità su sede e/o percorsi protetti.
6. **I parcheggi di destinazione** in costruzione al centro della città devono essere utilizzati prioritariamente per
 - la sosta dei residenti;
 - la sostituzione degli spazi di sosta su strada;
 - la sosta per l'accesso ad eventuali aree limitrofe di tipo pedonale o a traffico limitato;
 - la sosta di lunga durata.
 - La tariffa dei parcheggi di destinazione deve essere inferiore a quella della sosta su strada nelle immediate vicinanze e decisamente superiore a quella dei parcheggi di interscambio.
7. Spostare la sosta su strada di breve durata dalle vie della rete di movimento alle strade locali ed integrarla con l'arredo urbano e i dispositivi di moderazione del traffico.
8. Adottare un sistema di gestione integrato della disponibilità della sosta: chi giunge in un parcheggio scambiatore deve conoscere disponibilità e tariffa dei posti auto nel centro.
9. Potenziare la vigilanza urbana per il controllo della sosta legale ed illegale.

10. Reprimere con sgombero forzato e senza tolleranza i veicoli in sosta sui marciapiedi e sugli attraversamenti pedonali.

5. PRIMI INTERVENTI ATTRAVERSO L'AZIONE LOCALE

I risultati delle analisi descritte nei paragrafi precedenti e i contributi derivanti dal processo di partecipazione pubblica, consentiranno di delineare, all'interno dello Scenario di Piano, un quadro articolato di interventi per il perseguimento degli obiettivi di mobilità sostenibile. Tali interventi saranno distinti per scala temporale (breve, medio e lungo termine) per priorità di attuazione (definita dall'efficacia dell'azione e dalla copertura finanziaria).

Considerate le premesse contenute nelle analisi preliminari al piano e negli approcci metodologici proposti, alcuni interventi sembrano rivestire carattere prioritario, distinti qui di seguito per il breve e per il medio/lungo periodo.

INTERVENTI DI BREVE PERIODO

Gli interventi di breve periodo saranno caratterizzati dalla possibilità di mettere a sistema le risorse esistenti, ottimizzando le condizioni di utilizzo della capacità disponibile per le diverse componenti di traffico, con particolare attenzione alla mobilità sistematica casa-scuola e casa-lavoro; alla mobilità attiva di tipo ciclo-pedonale, quale parte integrante e fondamentale della mobilità urbana; alle restrizioni del traffico che possono migliorare l'uso dello spazio pubblico urbano, la vivibilità e la vivacità turistica ed economica.

INTERVENTI DI MEDIO E LUNGO PERIODO

Le condizioni di rilancio di un servizio di trasporto pubblico con un livello di servizio adeguato alle esigenze della comunità vittoriese faranno parte delle strategie di intervento di medio periodo. Condizioni essenziali sono il progetto di una rete di linee, dimensionata sulle esigenze della mobilità interna e di scambio di Vittoria, il rinnovo di una flotta di mezzi a basso impatto e caratteristiche adeguate alla viabilità di Vittoria, la localizzazione e progettazione funzionale di adeguati nodi di interscambio tra le modalità treno-bus, bicicletta-treno, bicicletta-bus, auto-bus, auto-treno.

Note più in profondità le caratteristiche della mobilità dell'area di studio, nel medio e lungo periodo potranno anche messe in campo ipotesi di attivazione di servizi di trasporto pubblico flessibile e mobilità condivisa, basati sull'utilizzo di piattaforme ITS di nuova

generazione, in grado di integrare le diverse componenti della mobilità secondo il nuovo approccio denominato MaaS, mobility as a service.

Sempre nel lungo periodo bisognerà adottare misure e interventi di mitigazione delle interferenze del traffico merci, legato all'importante filiera ortofrutticola di Vittoria, con la mobilità urbana delle persone.

Vittoria, maggio 2020