



Trasporto Privato

- Classificazione strade
- Regolamento viario
- Delimitazione Centro Storico Direzionale; zona rossa con tariffa differenziata di sosta e modalità ristretta di accesso
- Attivazione servizio di "Taxi sharing" a tariffa agevolata su percorsi definiti dal Centro ai baricentri dei quartieri periferici

Trasporto pubblico

- Attivazione di 4 linee BRT (BUS RAPID TRANSIT) e 3 linee Velobus su corsia protetta e priorità semaforica per un totale di circa 70 km e 30.000 passeggeri/giorno, con frequenze di 10 -15 minuti
 - BRT 1 - Due Obelischi - Stesicoro
 - BRT 2 - Nesima -Stazione
 - BRT 3/3a - Fontanarossa (Zia Lisa)- Centro
 - BRT 4 - Acicastello - Centro
- Velobus 1
- Velobus 2
- Velobus 3
- Unificazione tariffaria tra gli operatori TPL (AMT/FCE/Trenitalia)
- Attivazione di nuove linee radiali con quartieri semiperiferici e periferici su corsia protetta
- Istituzione corsie riservate/protette per quartieri periferici con incremento di almeno il 50%
- Istituzione corsia riservata sull' asse dei viali (Rapisardi-Regina Margherita-Italia)
- Corsie riservate su via Vittorio Emanuele e Via Dusmet
- Attestamento dei capilinea dei bus extraurbani e dei bus turistici su Fontanarossa, Sanzio, Due Obelischi, Nesima

Aree pedonali e Zone a Traffico Limitato ZTL

- Messa a regime Area Pedonale Piazza Duomo - Piazza Università
- Messa a regime ZTL Bellini,
- Area pedonale via Teatro Massimo - Piazza Bellini
- Area pedonale Crociferi - Teatro greco.
- ZTL Vitt. Emanuele tra Via S.G. Duomo e via Porticello
- ZTL Porta Uzeda- Villa Pacini



Isole Ambientali

- Istituzione isole ambientali "Civita", "San Berillo Vecchio", "Ursino", "Benedettini", "Picanello", "Cibali", "ZTL Li Cuti"

Sosta

- Istituzione zone a tariffa differenziata - nuove perimetrazioni
- Istituzione nuovo piano tariffario di sosta con attribuzione quota parte (dal 5 al 20% degli stalli in funzione della densità abitativa della zona) degli stalli a residenti con tariffa sensibilmente agevolata
- La prima zona individuata per la differenziazione è la "zona rossa"

Ambiente e Sicurezza

- Redazione del Piano di zonizzazione acustica
- Monitoraggio e controllo dell'inquinamento atmosferico
- Monitoraggio e controllo dell'incidentalità stradale per una maggiore sicurezza

Parcheggi Scambiatori

- Attivazione di 5 Parcheggi di scambio modale bus-autovetture private per un totale di 6680 posti auto e 134 posti bus:
 - Due Obelischi
 - Fontanarossa
 - Zia Lisa
 - Misericordia
 - Nesima
- Attestamento delle linee BRT e dei bus extraurbani e turistici
- Realizzazione dei servizi a supporto dei parcheggi
- Attivazione stazioni di "car sharing" presso i parcheggi scambiatori
- Affidamento della gestione alla AMT
- Interventi da prevedere nel P.U.M.
- A breve termine, le realizzazioni dei seguenti ulteriori parcheggi, per un totale di 4375 posti auto e 110 posti bus: Sanzio, Monte Pò, Acicastello
- a medio termine, le realizzazioni dei parcheggi San Nullo e Fleming



Parcheeggi di destinazione

- Realizzazione di 8 parcheggi di destinazione situati ai margini dell'"area rossa" finalizzati alla riduzione della sosta su strada per destinare le sezioni stradali alla mobilità TPL/ciclistica/pedonale.
- Lupo, Europa, Cavour, Lanza, Africa, Asiago, Verga, Umberto per un totale di 6.153 posti auto
- Impletazione ed ottimizzazione dei parcheggi privati per usi pertinenziali

Mobilità ciclistica e pedonale

- Realizzazione rete ciclabile costituita da piste dedicate, uso di corsie preferenziali, percorsi promiscui in isole ambientali/ZTL/ZONE 10/ZONE 30
- 1 Stesicoro ,Di Prima, Casalotto, VI Aprile, Africa, Europa, Ruggero di Lauria, San Giovanni Li cuti
- 2 Piazza Dante, Castello Ursino, Duomo
- 3. Italia, Veneto, Libertà, Umberto, Etnea, Uzeda, Castello Ursino
- 4. Piazza Dante, Teatro Greco, San Francesco, Mazzini, Garibaldi, Duomo.
- 5. pista playa
- Realizzazione di 4 Stazioni di "bike sharing" urbano
- Realizzazione di 21 stazioni presso gli istituti di istruzione secondaria (progetto "Scuola in bici")

Tecnologie

- Varchi elettronici per il rilevamento delle le violazioni delle ZTL, delle corsie preferenziali, e per la sanzione automatica dei trasgressori
- Rete semaforica automatizzata e tele controllata per la efficiente regolazione dei flussi ed il continuo conteggio e monitoraggio degli stessi
- Sistemi AVL e AVM per il telecontrollo in tempo reale dei mezzi pubblici e della flotta dei veicoli dei VV.UU. generando nuovi servizi per l'utenza e un sensibile miglioramento della efficienza e dei tempi di risposta al cittadino (INFOMOBILITA')
- Rete TETRA di comunicazione per le forze di polizia urbana
- Sistemi informatizzati di prenotazione e pagamento della sosta (sms/internet)
- Semafori preferenziali per il TPL
- Telecamere di sicurezza
- Dissuasori telecontrollati
- Tutti gli elementi saranno integrati in un unico sistema proprietario (Centrale Unica della Mobilità - CUM) che consentirà un reale e continuo controllo della mobilità e del territorio (ausilio alle forze di pubblica sicurezza)



L'obiettivo dell'attività svolta ed oggi presentata è quello di dotare la Città di Catania del Piano generale del Traffico Urbano, PGTU, così come previsto dall'art.36 del Nuovo Codice della Strada.

Si ritiene necessario, in premessa, illustrare le motivazioni delle scelte effettuate.

Lo stato di fatto dei servizi offerti dall'Amministrazione, al 2010, era caratterizzato da bassa integrazione e polverizzato in una serie di azioni, interventi spot, attori non organici e non coordinati per il raggiungimento di obiettivi funzionali e prestazionali coerenti e misurabili (es. riduzione delle emissioni inquinanti, miglioramento dei livelli di servizio del trasporto pubblico locale, TPL, aumento dell'utilizzo dei parcheggi di scambio modale di lunga sosta, etc.); pertanto, il Piano, necessario per legge, oltre a rispondere ai requisiti previsti dalla norma, vuole essere un concreto strumento di organizzazione e gestione della mobilità in ambito urbano e che intende superare le criticità suddette.

A tal fine i principali ulteriori requisiti richiesti al piano, e che caratterizzano il PGTU di Catania, sono i seguenti:

- capacità di recepire ed evolvere in base ai nuovi input provenienti dai "portatori d'interessi" (associazioni, scuole, Università, parti sociali e datoriali, etc.) (Stati Generali del Comune di Catania)
- completezza e messa a sistema di tutte le informazioni disponibili da parte dell'Amministrazione (uso efficace del SIT, Sistema Informativo Territoriale, e dei servizi informativi del Comune di Catania);
- semplicità di comprensione e di uso da parte degli utenti del sistema mobilità;
- evolutività ed aggiornabilità certa dei dati in finestre temporali definite;
- affidabilità e "tracciabilità" dei percorsi logici che portano alle scelte di progetto.

Tali necessità hanno portato ad effettuare le seguenti scelte fondanti:

- inquadrare il Piano generale del Traffico Urbano nella più ampia strategia generale di sviluppo della città e dell'area metropolitana, mettendo a sistema le programmazioni in atto dei diversi attori, producendo lo stato dell'arte delle programmazioni, progettazioni, applicazioni, esperienze, capacità disponibili sul territorio, consultando la Città e i suoi attori in occasione degli "Stati Generali della Città di Catania";
- realizzare il PGTU "in-house", mettendo a sistema le conoscenze, le competenze e gli strumenti distribuiti presso le varie funzioni dell'amministrazione (Mobilità-UTU, AMT, Ecologia ed Ambiente, Urbanistica, Polizia Locale, Sistemi Informativi, Lavori Pubblici, Sostare) ed "allineare" i programmi degli ulteriori attori (RFI, FCE, AST, SAC, SIS, COMUNI DELLA CITTA' METROPOLITANA E DELL'AREA METROPOLITANA, PROVINCIA, REGIONE, AUTORITA' PORTUALE);
- "utilizzare" le competenze tecniche ed accademiche, in tema di trasporti e mobilità, riconosciute dalla comunità scientifica internazionale e disponibili presso il nostro Ateneo;



- creare, già in fase di realizzazione del PGTU, il nucleo iniziale del gruppo di lavoro e gli strumenti operativi di aggiornamento e monitoraggio, integrando il personale delle diverse direzioni ed aziende controllate presso l'AMT.

Le suddette scelte, con obiettivi così ambiziosi, se da un lato hanno reso, ovviamente, più arduo e "sfidante" il lavoro, dall'altro hanno prodotto l'indubbio vantaggio di mettere a disposizione un documento "proprio, sentito, conosciuto e riconosciuto" da chi avrà il compito di gestire la mobilità; è, infatti, noto che esperienze di affidamento a terzi della redazione, spesso, hanno portato alla deresponsabilizzazione delle risorse interne, con conseguente inutilizzabilità o insufficiente efficacia dei Piani.

Tanto premesso il documento si basa sull'approccio scientifico e metodologico proposto dal Dipartimento di Ingegneria Civile Ambientale dell'Università di Catania.

Il Piano, a partire dai riferimenti normativi, ha l'obiettivo delle linee guida approvate dalla Giunta comunale; queste mirano al raggiungimento di livelli di mobilità sostenibile di standard di livello europeo, ed in particolare:

- promuovere un'accessibilità urbana diffusa e sostenibile;
- ridurre i costi individuali e collettivi della mobilità;
- ridurre la congestione;
- aumentare la sicurezza stradale, con misure forti a favore degli utenti deboli;
- ridurre l'inquinamento acustico, atmosferico e i danni alla salute;
- ridurre i consumi energetici e mitigare gli impatti del cambiamento climatico;
- aumentare il benessere fisico;
- aumentare l'equità sociale e ridurre il degrado e la marginalizzazione;
- aumentare le opportunità di interazione sociale negli spazi pubblici della città;
- minimizzare l'uso dell'auto individuale.

Il documento presenta l'analisi dello stato di fatto (aspetti demografici, sociali, territoriali, economici, ambientali, infrastrutturali, trasportistici, domanda ed offerta di trasporto, sosta, mobilità pedonale, ciclistica, TPL, mezzo privato, flussi di traffico), l'individuazione dello stato dei programmi insistenti su Catania degli attori della mobilità a livello locale/regionale/nazionale e il relativo inquadramento/correlazione del PGTU, l'individuazione delle criticità e problematiche emergenti dall'analisi, fornendo, le soluzioni progettuali per il conseguimento degli obiettivi suddetti, lo schema di regolamento viario e delle ZTL, la infrastrutturazione tecnologica, illustrando, nei capitoli successivi le indicazioni per la gestione ed il monitoraggio degli interventi, ed indicazioni per gli ulteriori strumenti di pianificazione (PUM, PRG, piani particolareggiati ed esecutivi).



A partire dalla sintesi e dal lavoro svolto da tutti gli attori operanti sull'area metropolitana (piano strategico, piano urbano della mobilità esteso alla Sicilia orientale, piano regionale dei trasporti, nuovo PRG), l'Amministrazione ha individuato nel piano integrato di sviluppo urbano, PISU Catania Città Metropolitana, e in quello di sviluppo territoriale, PIST, le strategie per la crescita e il miglioramento della qualità della vita, sia per la città sia per l'area metropolitana.

L'asse portante della strategia è costituito dalla mobilità sostenibile, dalla razionalizzazione e delocalizzazione dei poli d'attrazione per la costruzione di una nuova città efficiente, amichevole per il cittadino e per l'utente.

La strategia di sviluppo, rimandando alla lettura dei documenti di piano, si sintetizza e trova attuazione nelle seguenti principali azioni, oggetto di specifica programmazione e progettazione, già ritenute ammissibili dalla UE, dal Governo e dalla Regione Siciliana:

- Agenzia della mobilità per la città metropolitana (centro delle decisioni)
- Piano Urbano della Mobilità PUM dell'area metropolitana
- Car sharing urbano
- Bike sharing scuole/urbano
- APQ Mobilità Sostenibile del Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare
- ITS (Intelligent Transport System)– Centrale Unica di controllo per il tele governo della Mobilità (CUM)
- Nuove flotte AMT di bus a basso livello di emissioni
- Infomobilità 1 - Paline informatizzate
- Infomobilità 2 - Sistemi AVM (monitoring) e AVL per le flotte (localization)

Omettendo, in questa sede e per brevità, di illustrare la parte più squisitamente analitica e tecnico-scientifica del PGTU, si danno le tabelle delle azioni concrete previste, unitamente ad alcune tavole rappresentative.

