



REGIONE SICILIA



COMUNE DI FAVARA

(Libero Consorzio ex Provincia Regionale di Agrigento)

tel: 0922 448111- fax: 0922 31664

www.comune.favara.ag.it

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 37	Proposta di deliberazione consiliare.
Data 04/04/2019	Aggiornamento Piano Urbano del Traffico. Approvazione

L'anno duemiladiciannove, il giorno quattro del mese di aprile alle ore 19:35 in Favara nell'aula consiliare sita nei locali della sede comunale di Piazza Cavour, in seduta di aggiornamento, si è riunito il Consiglio comunale, in sessione ordinaria, nelle persone dei signori:

CONSIGLIERI		Presenti	Assenti	CONSIGLIERI		Presenti	Assenti
MAGLIO	Vito	X		NOBILE	Giuseppe	X	
SCALIA	Antonio	X		SCIARA	Giusy		X
MOSSUTO	Laura		X	CUSUMANO	Carmelina	X	
CASTRONOVO	Calogero	X		FALLEA	Marianna		X
FANARA	Salvatore		X	COSTA	Carmelo		X
CARAMAZZA	Sergio	X		LIOTTA	Massimo		X
GIUDICE	Salvatore	X		CARAMAZZA	Leonardo		X
CHIAPPARO	Mariafilì		X	LENTINI	Vincenzo	X	
PIRRERA	Calogero	X		CASTRONOVO	Rossana	X	
FAILLA	Selenia	X		BAIO	Daniela		X
SORCE	Giuseppe		X	BELLAVIA	Giuseppe	X	
SANFRATELLO	Carmelo		X	DINARO	Salvatore	X	
Numero presenti/assenti						13	11

La seduta è pubblica.

Assume la presidenza il Sig. Salvatore Di Naro, nella qualità di Presidente del Consiglio Comunale.

Partecipa alla seduta, ai sensi dell'art. 97, comma 4, lett. a), del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, il Segretario Generale, Dott.ssa **Simona Maria Nicastro**.

Si dà atto che partecipano il Sindaco Dott.ssa Anna Alba, il Vice Sindaco Arch. Giuseppe Bernica, l'Assessore Dott. Gianluca Caramazza e l'Assessore Dott.ssa Rosanna Pecoraro.

Considerata la natura degli argomenti da trattare nell'odierna seduta prestano assistenza tecnico-giuridica il Responsabile della P.O.5 " Area Polizia Locale " C/te Gaetano Raia e il Responsabile della P.O.6 " Area Progettazione Urbanistica " Arch. Francesco Criscenzo.

Il Presidente del Consiglio Salvatore Di Naro, constatato il numero legale per la validità della seduta, n. 13 Consiglieri presenti dichiara aperta la riunione procedendo alla nomina degli scrutatori per l'odierna seduta.

Nomina scrutatori i Consiglieri: Castronovo Calogero, Bellavia Giuseppe e Caramazza Sergio;

Dopo la nomina degli scrutatori il Presidente passa alla trattazione del 3° punto all' o. d. g. " Approvazione aggiornamento Piano Urbano del Traffico".

La proposta, dichiara il Presidente contiene il parere favorevole da parte della P. O. di competenza " Area Progettazione Urbanistica" dell'arch. Criscenzo e della P. O. 5 C. te Raia " Area Polizia Locale", quindi, continua il Presidente, invito l' arch. Criscenzo a dare lettura della proposta in oggetto.

L'arch. Criscenzo legge la proposta.

Dopo la lettura della proposta il Presidente del consiglio invita il Presidente della commissione "Affari Generali" consigliere Calogero Pirrera a leggere il parere.

Il consigliere Pirrera dichiara che i consiglieri Failla, Pirrera, Castronovo Calogero e Bellavia esprimono parere favorevole mentre il consigliere Castronovo Rossana si riserva di esprimere parere in consiglio.

Il Presidente del consiglio invita il Presidente della commissione "Assetto del Territorio" a leggere il parere, essendo assente Sorce legge il consigliere Bellavia il quale dichiara che i consiglieri Fallea e Sorce esprimono parere favorevole, i consiglieri Scalia e Giudice si riservano di esprimere parere in sala consiliare.

Il Presidente del consiglio invita il presidente della commissione "Ambiente" a leggere il parere, essendo assente Sciara legge il consigliere Giudice il quale dichiara che i consiglieri Maglio, Chiapparo e Giudice si riservano di esprimere parere in consiglio comunale i consiglieri Baio e Sorce esprimono parere positivo. Chiede di intervenire ed ottiene la parola l'assessore Bennica.

Entra in aula il cons. Sorce.

Vorrei soffermarmi, dice l'assessore, sui punti che focalizzano il PUT, che sono intanto la vera condizione della mobilità e la diminuzione dell'inquinamento, l'aumento della sicurezza stradale. Vi invito a soffermarvi su un aspetto che è quello della salute pubblica poiché uno degli elementi è quello di diminuire l'emissione di anidride carbonica noi abbiamo delle forti incidenze tumorali nel nostro territorio per l'enorme estensione territoriale pari a 81 Km quadrati

occupati dal centro urbano; dobbiamo un attimino pensare che questo strumento che non viene rivisitato dal 3 ottobre del 98 oggi può dare una grande possibilità a questa città, uno per la salvaguardia della salute, un altro per una serie di strumentazioni e regolamentazioni tipo i semafori che verranno collocati in punti strategici, in punti anche impensabili in questo momento oltre ad alimentare le soste possiamo anche dotarci di uno strumento importante che manca attualmente quindi ad avere degli stalli sia bianchi che blu; quindi vi invito a riflettere su questo e anche sul discorso ambientale e sull'eliminazione dell'emissione dell'anidride carbonica.

Durante l'intervento dell'assessore Benuca esce il Presidente del consiglio Di Naro ed assume la presidenza il vice Presidente Pirrera.

Viene chiesto il numero legale da parte del consigliere Lentini.

Il vice Presidente Pirrera chiama l'appello.

Presenti n. 7 Scalia, Pirrera, Failla Sorce, Nobile, Cusumano e Castronovo C.

Assenti n. 17 Maglio, Mossuto, Fanara, Caramazza S., Giudice, Chiapparo, Sanfratello, Sciara, Fallea, Costa, Liotta, Caramazza, Lentini, Castronovo Rossana, Baio, Bellavia, Di Naro.

Alle ore 19.52 la seduta viene rinviata di un'ora.

Alle ore 20, 55 si riprende la seduta, il Presidente del consiglio Di Naro chiama l'appello.

Presenti n. 17 Maglio, Scalia, Castronovo C., Caramazza S. Giudice, Chiapparo, Pirrera, Failla Sorce, Cusumano, Fallea, Liotta, Caramazza L., Lentini, Castronovo R., Bellavia, Di Naro.

Assenti n. 7 Mossuto, Fanara, Sanfratello, Nobile, Sciara, Costa, Baio.

Il Presidente dichiara valida la seduta e chiede se ci sono interventi, invita l'arch. Criscenzo a dare delle spiegazioni tecniche su richiesta del consigliere Scalia.

Prende la parola l'arch. Criscenzo il quale chiede al consigliere Scalia se ci sono richieste particolari o di carattere generale.

Il consigliere Scalia risponde che innanzi tutto vorrebbe una panoramica generale poiché l'atto pervenuto in commissione era una semplice camicia di proposta.

Prende la parola l'arch. Criscenzo che comincia il suo intervento dicendo che questo è un aggiornamento del piano approvato nel 1998, che prevede la messa in sicurezza di alcuni bivi ed incroci nonché la semaforizzazione di alcuni incroci e l'istituzione di sensi unici nelle strade con carreggiata inferiore a 10 metri, il tutto viene rinviato alla redazione dei progetti esecutivi. Il PUT prevede inoltre l'individualizzazione di 2 parcheggi di scambio e una stazione di servizio che ad oggi non esiste, il Comune non risulta dotato di un capolinea per nessun centro di destinazione.

Se vuole altri chiarimenti dice l'arch. Criscenzo sono a sua disposizione.

Chiede di intervenire ed ottiene la parola il consigliere Castronovo C.

Il cons. Castronovo C. chiede se in questo Put, dove sono state individuate tante zone a strisce blu, se si potevano inserire le zone a pagamento con le macchinette o se ci possiamo adoperare per mettere queste cose e fare cassa.

Interviene il Sindaco.

Il piano urbano è un piano su come si vuole concepire la città, spiega il Sindaco, quindi si va ad individuare le aree blu, le aree pedonali, sulle colonnine, sulle soste a pagamento, sulle ZTL che prevedono un investimento il Comune ha due chances, o rintracciare un finanziamento pubblico che ad oggi non esiste né su consip né con nessun bando di natura regionale o sperare in un project financing da parte di terzi che vogliono investire nel territorio e facciano una proposta che venga vagliata dal Comune.

Il consigliere Castronovo ritiene che il Sindaco sia stato esaustivo.

Durante i superiori interventi entra Sciara ed escono Scalia, Caramazza S., Giudice.

Il Presidente del consiglio non essendoci altri interventi mette ai voti la proposta.

Con voti Favorevoli: 12 I Consiglieri: Castronovo C., Pirrera, Failla, Sorce, Sciara, Cusumano, Fallea, Liotta, Caramazza L., Lentini, Bellavia e Di Naro.

Contrari: 03 I Consiglieri: Maglio, Chiapparo e Castronovo R.

Assenti: 09 I Consiglieri: Scalia, Mossuto, Fanara, Caramazza S, Giudice, Sanfratello, Nobile, Costa e Baio.

La proposta viene approvata.

Successivamente il Consigliere Vincenzo Lentini chiede l'immediata esecutività dell'atto.

Preso atto che nessuna opposizione è emersa;

Preso atto altresì che sono entrati i Consiglieri Sanfratello e Nobile per cui il numero dei presenti è elevato a 17.

Con voti Favorevoli: 12 I Consiglieri: Castronovo C., Pirrera, Failla, Sorce, Sciara, Cusumano, Fallea, Liotta, Caramazza L., Lentini, Bellavia e Di Naro.

Contrari: 03 I Consiglieri: Maglio, Chiapparo e Castronovo R.

Astenuti: 02 I Consiglieri: Sanfratello e Nobile .

Assenti: 07 I Consiglieri: Scalia, Mossuto, Fanara, Caramazza S, Giudice,
Costa e Baio.

La proposta viene dichiarata immediatamente esecutiva.

Letto, confermato e sottoscritto

IL PRESIDENTE
Salvatore Di Naro

IL CONSIGLIERE ANZIANO
Maglio Vito

IL SEGRETARIO GENERALE
Simona Maria Nicastro

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE
(art. 11, commi 1 e 3, l.r. 3 dicembre 1991, n. 44)

Il sottoscritto Segretario comunale, su conforme attestazione del Messo comunale,
certifica

27/8 MAG 2019

che copia della presente deliberazione è stata affissa per 15 giorni consecutivi dal al
all'Albo Pretorio on line di questo Comune, istituito ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 32 della Legge 18
giugno 2009, n. 69 sul sito istituzionale del Comune e che in pari data e per la stessa durata copia della
presente deliberazione è stata affissa in forma cartacea, all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi e che
durante la pubblicazione non sono stati prodotti opposizioni o reclami.

Favara, li

IL MESSO COMUNALE

IL SEGRETARIO GENERALE

ESECUTIVITA' DELL'ATTO

(art. 12, commi 1 e 2, l.r. 3 dicembre 1991, n. 44)

Il sottoscritto Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il 26/05/2019.....:

- perché dichiarata di immediata esecutività (art. 12, comma 2);
- decorsi dieci giorni dalla data della pubblicazione (art. 12, comma 1).

Favara, li

IL SEGRETARIO GENERALE

Simona Maria Nicastro

La presente è copia conforme all'originale.

Favara, li

IL SEGRETARIO GENERALE

IL DIRIGENTE DI DIPARTIMENTO



REGIONE SICILIA



COMUNE DI FAVARA

(Libero Consorzio ex Provincia Regionale di Agrigento)
tel: 0922 448111 - fax: 0922 31664
www.comunc.favara.ag.it

P.O. n.. 6

“Area Progettazione Urbanistica e Pianificazione”

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE

OGGETTO: Approvazione **“Aggiornamento Piano Urbano del Traffico”**

- Con deliberazione di Giunta Municipale n.19 del 16/03/2018 avente per oggetto “ Atto di indirizzo politico: aggiornamento piano urbano del traffico, il Responsabile della P.O. 6 di concerto con il Responsabile della P.O. 5 veniva incaricato di predisporre tutti gli atti necessari per l’aggiornamento del Piano Urbano del traffico.
- Gli uffici a seguito della delibera di cui sopra hanno redatto il rapporto preliminare per l’esclusione dell’aggiornamento del piano urbano del traffico dalla Redazione della V.A.S.
- Con nota n. 46273 del 26/09/2018 il rapporto preliminare per l’esclusione della V.A.S. dell’aggiornamento del Piano Urbano del traffico , è stato trasmesso all’ A.R.T.A. in quanto Autorità competente .
- Che gli uffici interessati hanno redatto l’aggiornamento del Piano Urbano del Traffico
- Con delibera di Giunta Municipale n. 15 del 18/03/2019 è stato adottato l’aggiornamento del piano urbano del traffico

Considerato che necessità provvedere all’ approvazione dell’aggiornamento del Piano Urbano del traffico, da parte del Consiglio Comunale

Visto l’art 36 del Codice della strada e le direttive per l’adozione dei Piani Urbani del Traffico (D.M. LL.PP.G.U. del 24/06/1995 n. 146)

Visti gli elaborati dell’aggiornamento del piano Urbano del Traffico

Visto il Rapporto preliminare per l’esonero VAS

Visto lo statuto Comunale

Visto l’O.R.E.LL.

Visto il D.lgs 267/2000, come modificato ed integrato dal D.Lgs n. 126/2014

Per quanto sopra si

Propone

al Consiglio Comunale di Approvare l’ aggiornamento del Piano Urbano del Traffico composto dai seguenti elaborati:

1. rapporto preliminare ambientale ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura VAS –
2. Relazione
3. Trasporto Pubblico locale
4. Utenze Scolastiche

5. Dati Statistici- incidenti stradali e flussi autoveicolari

6. Elaborati grafici

Il Responsabile P.O.6

Il Responsabile P.O.5

L'assessore alla Mobilità

La Sindaca

Arch. F.sco Crispenzo

Dott. Gaetano Raia

Arch. Giuseppe Benfante

D.ssa Anna Alpa

PARERI

Sulla proposta della presente deliberazione, ai sensi dell'art. 53 della legge 08 giugno 1990, n°142, come recepito con l'art. 1, comma 1 lettera i), della legge regionale 11 dicembre 1991, n°48 e successive modifiche ed integrazioni e con la modifica di cui all'art. 12 della legge regionale n°30 del 23 dicembre 2000, hanno espresso:

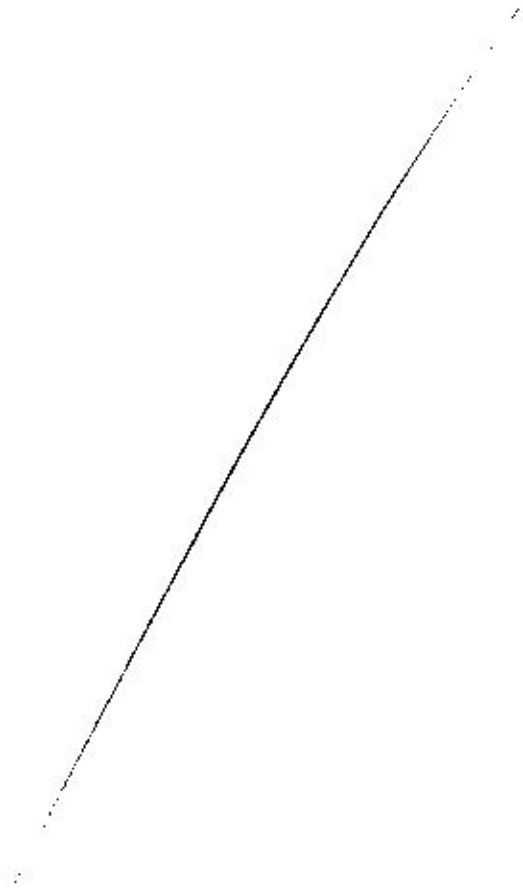
- in ordine alla regolarità tecnica il responsabile del servizio interessato esprime parere:
FAVOREVOLE

IL RESPONSABILE P.O. n. 6
(Arch. Francesco Crispenzo)

IL RESPONSABILE P.O. N.5
(Dott. Gaetano Raia)

- in ordine alla regolarità contabile il responsabile del servizio interessato esprime parere:
:FAVOREVOLE

IL RESPONSABILE P.O. n. 2
(Dott.ssa Carmela Bassello)



Sotto il profilo della legittimità si esprime parere

Favara, li

Il Segretario Generale
(Dott.ssa Simona Maria Nicastro)

.....

ATTESTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA

ai sensi dell'art. 55, comma 5, della legge 8 giugno 1990, n. 142, come recepito con l'art. 1, comma 1, lettera l), della legge regionale 11 dicembre 1991, n. 48, e successive modifiche ed integrazioni, e con la modifica di cui all'art. 12 della legge regionale 23 dicembre 2000, n. 30, si attesta la copertura finanziaria della spesa derivante dall'adozione della proposta di deliberazione sopra descritta, con imputazione al cap. del bilancio di previsione..... denominato

Favara, li

IL DIRIGENTE DEL DIPARTIMENTO FINANZE

.....

ANNOTAZIONI

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



COMUNE DI FAVARA
(Provincia di Agrigento)
Piazza Cavour - 92026 Favara (AG)
C.F. 80004120848 - P. I.V.A.01855140842
Tel: 0922 448111 - fax 092231664

www.comune.favara.ag.it
COMMISSIONE CONSILIARE
" AFFARI GENERALI:

Rapporti Istituzionali, attuazione e revisione dello Statuto, affari generali, legali e contenziosi, polizia amministrativa e municipale, decentramento amministrativo, regolamenti. "

Verbale n. 29 del 01/04/2019

Il giorno 01 del mese di Aprile dell' anno 2019 alle ore 18:30 nei locali del Palazzo Comunale di Piazza Cavour / negli uffici dei Consiglieri Comunali; a seguito dell'aggiornamento del Presidente di Commissione Pirrera Calogero, con protocollo n.15342 della I^a Commissione Consiliare " AFFARI GENERALI: Rapporti Istituzionali, Attuazione e Revisione dello Statuto, Affari Generali, Legali e Contenziosi, Polizia Amministrativa e Municipale, Decentramento Amministrativo, Regolamenti."

Sono presenti i Signori:

Carica	Nome - Cognome	Presente	Assente	Entra ore	Esce ore
Presidente	Pirrera Calogero	P		18:30	19:15
Vice Presidente	Bellavia Giuseppe	P		18:30	19:15
Componente	Failla Selenia	P		18:45	19:15
Componente	Caramazza Leonardo		A		
Componente	Mossuto Laura		A		
Componente	Castronovo Calogero	P		18:30	19:15
Componente	Castronovo Rossana	P		18:30	19:15

Con il seguente Ordine del Giorno:

1. Approvazione verbali sedute precedenti;
2. Regolamento per l'installazioni degli impianti di telecomunicazione;
3. Organizzazione e rimodulazione P.O.1;
4. Varie ed eventuali

Il Presidente Pirrera Calogero constatato il numero legale per la validità della seduta (5 su sette) dichiara la seduta :

Aperta

Pertanto

Passa alla trattazione del primo punto all'ordine del giorno

1) Approvazione Verbali sedute precedenti

Il Presidente legge il verbale della seduta precedente per l'approvazione e la sottoscrizione, dopo avere dato lettura del verbale i presenti approvano il punto con votazione unanime, espressa in forma palese, e lo sottoscrivono.

Il Presidente introducendo il Terzo punto all'ordine del giorno

Varie ed Eventuali

Dichiara aperta la discussione:

Il presidente in vista del consiglio comunale che si terrà il 03/04/2019, si passa a trattare il punto già trattato nella precedente seduta e relativo alla proposta di deliberazione consiliare "Approvazione -Aggiornamento Piano Urbano del Traffico".

Si procede ad esaminare il resto del corpo della documentazione .

Si passa ad esaminare l'utenza scolastica a firma del Responsabile P.O.6, Arch. Criscenzo, Responsabile P.O.5 Dott. Raia Responsabile del servizio di 2 Geometra Vinciguerra, Geometra Montalbano, e del collaudatore Nobile .

Si passa ad esaminare la relazione relativa ai "Dati statistici, incidenti stradali e flussi autoveicolari .

Dopo un'ampia discussione il consigliere Bellavia esprime parere **favorevole** .

I consiglieri Failla, Pirrera, Castronovo Calogero esprimono parere **favorevole**.

La consigliera Castronovo Rossana si riserva di dare parere in consiglio comunale.

La seduta si chiude alle ore 19:15

SECRETARIO VERBALEZZANTE

~~Filla Selenia~~

~~l. l. l. l.~~
~~l. l. l. l.~~

PRESENTE

AVV. *[Signature]*

BELLAVITA GIUSEPPE

[Signature]

CARAFFA LEONARDO

ASSENTE

FAILLA SELENIA

Filla Selenia
Restreno

CASTRONOVO ROSSANA

ROSSATO LAURA

ASSENTE

CASTRONOVO AUGURIO

[Signature]

PROPONE o ESPRIME

.....
.....
.....
.....
.....

Non essendoci ulteriori richieste di intervento il Presidente alle ore
dichiara la seduta:

Chiusa

- Per mancanza del numero legale;
- Per esaurimento dei punti;
- Altro;

Aggiornata

A data da destinarsi

A 2016 alle ore con il
seguito Odg:

- 1) Approvazione verbali sedute precedenti;
- 2)
- 3)
- 4)
- 5) Varie ed eventuali



COMUNE DI FAVARA
(Provincia di Agrigento)
Piazza Cavour - 92026 Favara (AG)
C.F. 80004120848 - P. I.V.A.01855140842
Tel 0922 448111 - fax 092231664
www.comune.favara.ag.it

III
COMMISSIONE CONSILIARE

AMBIENTE: " Tutela e prevenzione ambientale, sanità e dell'igiene, sistema del traffico, acquedotto e smaltimento rifiuti, verde pubblico, protezione civile, politiche energetiche da fonti di energia rinnovabili.,,

Verbale n. 34 del **01/04/2019**

Il giorno **1** del mese di Aprile l' anno **2019** alle ore 15:00 si riunisce nei locali del Palazzo Comunale di Piazza Cavour negli uffici dei Consiglieri Comunale a seguito della convocazione del Presidente di Commissione Sciara Giusy , con protocollo n.15567; inviata per mezzo messo notificatore; si è riunita la III ^ commissione consiliare : **AMBIENTE:** "Tutela e prevenzione ambientale, sanità e dell'igiene, sistema del traffico, acquedotto e smaltimento rifiuti, verde pubblico, protezione civile, politiche energetiche da fonti di energia rinnovabili. ,, con la presenza dei signori:

Carica	Nome - Cognome	Presente	Assente	Entra ore	Esce ore
Presidente	Sciara Giusy	P		15:00	15:30
Vice Presidente	Baio Danila	P		15:00	16:15
Componente	Sorco Giuseppe	P		15:00	16:15
Componente	Bellavia Giuseppe		A		
Componente	Maglio Vito	P		15:00	16:15
Componente	Giudice Salvatore	P		15:00	16:15
Componente	Chiapparò Mariafilì	P		15:00	16:15

Con il seguente Ordine del Giorno

1. Aiuole territorio comunale con sopralluogo;
2. Arredo Urbano con Sopralluoghi;
3. Rifiuti Mozioni Discariche abusive.
4. Varie ed eventuali.

Il Presidente, Sciara Giusy constatato il numero di legale per la validità della seduta (6 su 7) dichiara la seduta: Aperta

Il Segretario Verbalizzante il consigliere Danila Baio

Pertanto

1) APPROVAZIONE VERBALI SEDUTE PRECEDENTI

Il Presidente legge il verbale della seduta precedente per l'approvazione e la sottoscrizione, dopo avere dato lettura del verbale i presenti approvano il punto con votazione unanime, espressa in forma palese, e lo sottoscrivono.

Il Presidente introducendo il punto all'ordine del giorno

2. Aiuole territorio comunale con sopralluogo.

Dichiara aperta la discussione

Il Presidente apre la seduta e continuando la trattazione dei punti discussi nel precedente verbale, si continua con la proposta del PUT.

Si procede con l'analisi accurata degli elaborati grafici, più precisamente "Planimetria Generale" "Localizzazione delle Scuole" "Zone Ambientali" "Progetto" "Deliberazione Centro Abitato" "Parcheggio di Scambio (Viale Cap. Callea- Giochi olimpici)" "Parcheggio di scambio (via Cheguevara- Viale Aldo Moro)" "incrocio Aiuola Burgilamone", "incrocio Itria", "Trasporto pubblico Urbano" (linea esterna 1- linea interna 2), "semaforizzazione", sosta a pagamento (viale Aldo Moro), " sosta a pagamento" (in tutte le zone previste dal PUT). La consigliera Chiapparo, manifesta le proprie perplessità sul aggiornamento del PUT, poiché lo stesso dovrebbe migliorare le condizioni della circolazione stradale, nonché perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e tali elementi non sembrerebbe vengano garantiti visti i numerosi incidenti e le conseguenti richieste di risarcimento danni avanzate al Comune.

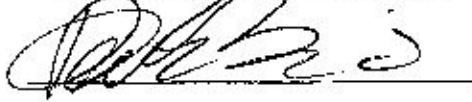
Continua la consigliera Chiapparo ad esternare le criticità del PUT, come per esempio l'inesistenza delle piste ciclabili, la carenza degli spazi destinati alla sosta delle auto-vetture, all'inesistenza dei semafori ...

Il Consigliere Salvatore Giudice rappresenta diverse perplessità, specie sulla zonizzazione delle "strisce a pagamento".

Pertanto i consiglieri Maglio, Chiapparo e Giudice **ESPRIMONO PARERE in Consiglio Comunale, Mentre Baio e Sorce dichiarano Parere Positivo.**

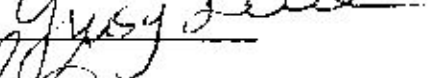
Letto confermato e sottoscritto

Il Segretario Verbalizzante

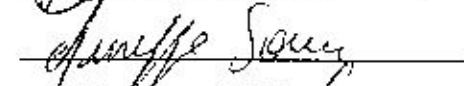
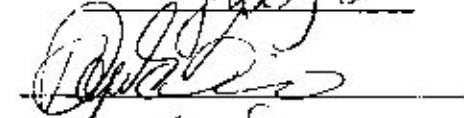


Il Presidente

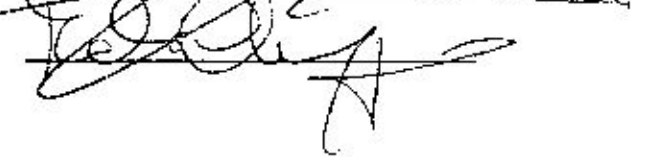
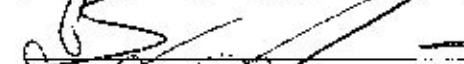
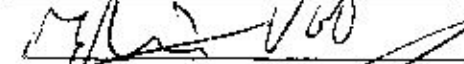
Sciara Giusy



Vice Presidente Baio Danila
Componente Sorce Giuseppe
Componente Bellavia Giuseppe
Componente Maglio Vito
Componente Giudice Salvatore
Componente Chiapparò Mariafilì



ASSENTE





COMUNE DI FAVARA
(Provincia di Agrigento)

COMMISSIONE CONSILIARE
II

Assetto del territorio:

“Urbanistica, Lavori Pubblici, Infrastrutture, Infrastrutture di Viabilità e di trasporto, Toponomastica, Edilizia Privata e Residenziale Pubblica, Edilizia Scolastica, Illuminazione, Centri Storici, Rettifica dei Confini, Project Financing”

Verbale seduta n°35 del 01/04/2019

Il giorno 01 del mese di aprile dell'anno 2019 alle ore 12:30 nei locali del Palazzo Comunale di Piazza Cavour, nell'ufficio dei Consiglieri Comunali, a seguito dell'aggiornamento del Presidente di Commissione Sorce Giuseppe con protocollo N.15329 ; si è riunita la II Commissione Consiliare **Assetto del territorio**: “Urbanistica, lavori pubblici, infrastrutture, infrastrutture di viabilità e di trasporto, toponomastica, edilizia privata e residenziale pubblica, edilizia Scolastica, illuminazione, Centri Storici, Rettifica dei Confini, Project Financing”

con la presenza dei Sig.ri:

Carica	Nome Cognome	Presenti	Assenti	Entra ore	Esce ore
Presidente	Sorce Giuseppe	P		13:00	13:30
Vice Presidente	Bellavia Giuseppe		A		
Componente	Fallea Marianna	P		13:00	13:30
Componente	Baio Danila		A		
Componente	Caramazza Sergio	P		13:00	13:30
Componente	Scalia Antonio	P		12:30	13:30
Componente	Giudice Salvatore	P		12:30	13:30

Ordine del Giorno:

1. Proposta di deliberazione consiliare – Provvedimenti ai sensi dell'art. 250 comma 2 TUEL –Adeguamento stanziamenti per la fornitura di servizi di energia elettrica per gli impianti di pubblica illuminazione. Richiesta della P.O.n.6;
2. Proposta di deliberazione consiliare –Approvazione “ Aggiornamento Piano Urbano del Traffico”;
3. Varie ed eventuali.

La Commissione inizia alle ore 13:00 per mancanza di numero legale.

Il segretario Verbalizzante : Scalia Antonio

Il Presidente Sorce Giuseppe constatato il numero legale per la validità della seduta (5 su 7) alle ore 13:00 dichiara la seduta aperta:

Validamente costituita e pertanto la dichiara aperta passando alla trattazione del 1° punto all'O.D.G.: Proposta di deliberazione consiliare – Provvedimenti ai sensi dell'art. 250 comma 2 TUEL. –Adeguamento stanziamenti per la fornitura di servizi di energia elettrica per gli impianti di pubblica illuminazione. Richiesta della P.O.n.6;

Dichiara aperta la discussione:

Si da lettura della Proposta con oggetto **“Proposta di deliberazione consiliare – Provvedimenti ai sensi dell'art. 250 comma 2 TUEL –Adeguamento stanziamenti per la fornitura di servizi di energia elettrica per gli impianti di pubblica illuminazione. Richiesta della P.O.n.6.”**

Si apre una discussione tra i consiglieri. Si prosegue con la lettura in questione.

A margine della lettura e la discussione della Proposta, i consiglieri **FALLEA E SORCE ESPRIMONO PARERE POSITIVO.**

I consiglieri **SCALIA , CARAMAZZA E GIUDICE SI ASTENGONO E SI RISERVONO DI ESPRIMERE PARERE IN CONSIGLIO COMUNALE.**

Si passa alla lettura della Proposta sul Proposta di deliberazione consiliare –Approvazione **“ Aggiornamento Piano Urbano del Traffico”.**

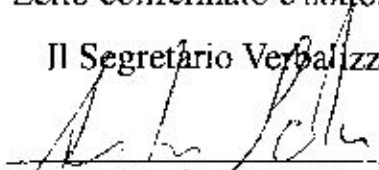
Dopo le valutazioni del caso, **I CONSIGLIERI FALLEA E SORCE ESPRIMONO PARERE FAVOREVOLE, I CONSIGLIERI SCALIA E GIUDICE SI ASTENGONO E DICHIARANO DI RISERVARSI DI ESPRIMERE PARERE IN CONSIGLIO COMUNALE.**

Il Consigliere **SERGIO CARAMAZZA** dichiara che in seguito a questa prima lettura del PUT non può dare un parere perché ha molti dubbi da chiarire. **SI RISERVA DUNQUE DI DARE PARERE IN CONSIGLIO COMUNALE.**

Alle ore 13:30 escono Scalia e Fallea, quindi venuto meno il n° legale la seduta cade.

Letto confermato e sottoscritto

Il Segretario Verbalizzante


Il Vice Presidente Bellavia Giuseppe

Componente Fallica Marianna

Componente Baio Danila

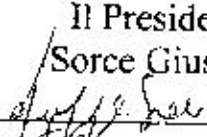
Componente Scalia Antonio

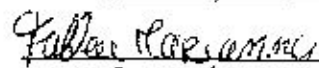
Componente Giudice Salvatore

Componente Caramazza Sergio


Il Presidente

Sorce Giuseppe


Assente


Assente

Assente


Assente


Assente



COMUNE DI FAVARA
(Provincia di Agrigento)

tel: 0922 448111- fax: 0922 31664

www.comune.favara.ag.it

Prot. n. 13663

del 20 MAR 2013

Al Presidente del Consiglio comunale

SEDE

Oggetto: Trasmissione proposta di deliberazione consiliare.

In allegato alla presente, si trasmette per l'inserimento nell'ordine del giorno della prossima seduta utile del consiglio comunale, la proposta di deliberazione di Consiglio Comunale avente ad oggetto:

- Approvazione "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico".

Il Sindaco

D.ssa Anna Alba



COMUNE DI FAVARA

POSIZIONE ORGANIZZATIVA n. 6 - SERVIZIO n. 2

AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- **Relazione**

Responsabile P.O. 6
(Arch. Francesco Criscenzo)

Responsabile P.O. 5
(Dott. Gaetano Raia)

Responsabile del Servizio n. 2
(Geom. Michele Vinciguerra)

Geometra
(Angelo Moliterno)

Collaboratore Tecnico
(Francesco Nobile)

Aggiornamento Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di FAVARA

Relazione generale

Premessa

Il territorio Comunale di Favara è sito nel versante centro-meridionale della Sicilia, e si sviluppa lungo la linea Est-Ovest del centro abitato verso Agrigento, la città capoluogo di provincia da cui il centro urbano di Favara dista appena 12 Km.

I confini sono delimitati dal territorio di Agrigento ad Ovest, a Nord-Ovest ed a Sud, a qualche centinaio di metri dal mare Mediterraneo; a Nord il territorio di Favara confina con il Comune di Aragona, Comitini e con il Comune di Grotte, a Nord-Est con i Comuni di Racalmuto e Castrolibero e ad Est con il Comune di Naro.

Il territorio, che è di circa 81,32 Km², si innalza dal livello del mare verso Nord fino ad una quota di circa 400 mt, mentre il centro abitato è sito a circa 300 mt.

Il più recente Piano Generale del Traffico Urbano (P.U.T.) è stato approvato dal Comune di Favara con delibera di Consiglio Comunale n.71 del 03/10/1998.

Da tale data, non sono più stati prodotti strumenti di pianificazione del traffico da parte del Comune.

In attuazione del P.U.T. del 1998 sono stati sistemati alcuni incroci e rivisti i sensi di marcia di alcune vie, che congiuntamente alla realizzazione di nuova viabilità (Via Cicero Di Francisca e Viale Ambrosini) hanno contribuito a ridurre il traffico in diversi punti nodali, quali l'incrocio Itria etc..

Il trasferimento della sede centrale del Comune, da piazza Don Giustino a piazza Cavour e di una serie di uffici in altre sedi, hanno dato un contributo rilevante al decongestionamento del traffico nel centro storico.

Il P.U.T. rappresenta il 1° livello di progettazione della regolamentazione del traffico ed è concepito come uno strumento di pianificazione di breve periodo, con validità di due anni, trascorsi i quali va aggiornato per tenere conto delle eventuali modifiche delle reti di trasporto, nonché, delle possibili variazioni d'uso del suolo introdotte da altri strumenti di programmazione quali il Piano Regolatore.

1. Obiettivi e contenuti del Piano URBANO DEL TRAFFICO

Il P.U.T. rappresenta lo strumento di pianificazione di 1° livello del traffico (P.U.T.). Nei successivi paragrafi vengono riportate nel dettaglio le indicazioni della normativa in relazione alle finalità specifiche del P.U.T. ed all'inquadramento dello stesso. Vengono inoltre definiti i rapporti fra quest'ultimi, gli strumenti urbanistici e di settore vigenti.

1.1. Finalità, articolazioni e contenuti del PUT

I contenuti, le finalità e le procedure per la redazione del Piano Urbano del Traffico sono stabilite dal Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 **Nuovo codice della strada** e dalle **Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico** emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici in data 12 Aprile 1922 (pubblicate in G.U. il 24/06/1955).

La normativa, indica che Il Piano Urbano del Traffico deve essere elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere, in accordo con gli strumenti urbanistici ed i Piani dei Trasporti vigenti e nel rispetto dei valori ambientali:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- il risparmio energetico.

Migliorare le condizioni della circolazione stradale nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli di Piano (Economici, Urbanistici ed Ambientali). A questi fini il livello di servizio si identifica anzitutto con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento permette velocità più regolari e mediamente più elevate di quelle osservate. Maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni e minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare, ove consentita, sono altresì obiettivi di pari importanza rispetto a quello della fluidificazione dei movimenti veicolari.

Il PUT deve altresì perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi, la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, mediante interventi quali la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico e l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali stessi, con particolare riferimento a quelle riconducibili a carenze infrastrutturali e/o di regolazione e controllo del traffico.

La sicurezza della circolazione stradale deve in particolar modo interessare i ciclisti ed i pedoni e, fra quest'ultimi, gli scolari, le persone anziane e quelle con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli).

Ai fini della protezione della salute e dell'ambiente il PUT deve concorrere a perseguire, inoltre, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi di marcia lenta e discontinua. Tale riduzione è naturale conseguenza della fluidificazione del traffico e di specifici interventi per il controllo della domanda di mobilità quali, ove necessario o ipotizzabile, la limitazione della circolazione veicolare.

La fluidificazione del traffico, che comporta essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, è perseguibile grazie alla razionalizzazione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali.

In funzione del grado di affinamento delle proposte di intervento, in forma più o meno dettagliata, i contenuti in questione vengono distinti su tre livelli di progettazione del PUT, rappresentativi anche del suo specifico iter di approvazione da parte degli organi istituzionali competenti:

- il 1° livello di progettazione è quello del **Piano Urbano del Traffico** inteso quale progetto piano quadro del traffico, relativo all'intero centro abitato ed indicante la politica intermodale adottata, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità) comprensivi del rispettivo regolamento viario, il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa ed il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PUT);
- Il 2° livello di progettazione è quello dei **Piani Particolareggiati del Traffico Urbano** (P.P.T.U.), intesi quali progetti di massima per l'attuazione del P.U.T., relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane, e da elaborare secondo l'ordine previsto nell'anzidetto programma generale di esecuzione del P.U.T. Detto programma deve prevedere singoli insiemi di interventi attuabili sotto forma di specifici "lotti funzionali", nel senso che con la loro attuazione non devono riscontrarsi peggioramenti per la situazione del traffico nelle aree circostanti a quella di intervento.
- Il 3° livello di progettazione è quello dei **Piani Esecutivi del Traffico Urbano** (P.E.T.U.), intesi quali progetti esecutivi dei P.P.T.U. La progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo Piano Particolareggiato, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane, facenti parte di uno stesso Piano Particolareggiato.

Per i centri urbani di più modeste dimensioni, come nel caso di Favara, il 2° ed il 3° livello di progettazione possono anche essere riuniti in un'unica fase di progettazione (livello dei Piani di Dettaglio).

1.2. Contenuti ed articolazioni del PUT

Il P.U.T., è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo – arco temporale biennale – e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto invariati. Inoltre, deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo – mediante interventi di modesto onere economico – le criticità della circolazione.

Il PUT deve rispondere al soddisfacimento della domanda di mobilità e, in particolare, deve rispondere alle esigenze e peculiarità delle 4 componenti principali del traffico (circolazione pedonale, circolazione del trasporto pubblico di linea, circolazione del trasporto veicolare non di linea, sosta dei veicoli) mediante la proposizione dei:

- Piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari o aree pedonali e delle zone a traffico limitato (o comunque a traffico pedonalmente privilegiato);
- Piano di miglioramento della mobilità dei mezzi pubblici collettivi (fluidificazione dei percorsi, specialmente delle linee portanti) con definizione delle eventuali corsie/carreggiate stradali riservate e dei principali nodi di interscambio, nonché dei rispettivi parcheggi di scambio con il trasporto privato;
- Piano di miglioramento della circolazione veicolare non di linea, con definizione dello schema generale di circolazione, della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento, della gerarchizzazione della rete stradale;
- Piani di miglioramento della sosta veicolare, con definizione delle strade con parcheggio, delle aree di sosta a raso esterne alle sedi stradali, del sistema di tariffazione, ecc.

In aggiunta ai suddetti elementi è opportuno considerare anche le problematiche relative alla circolazione delle biciclette e l'individuazione di aree destinate a parcheggio di scambio il cui sviluppo può contribuire alla diminuzione del numero di veicoli circolanti e della conseguente

congestione del traffico consentendo contemporaneamente di ridurre i livelli di inquinamento delle aree urbane.

1.3. Rapporto con gli altri strumenti di piano

Fermo restando che il P.U.T. è uno strumento di pianificazione sotto ordinato rispetto agli altri documenti di pianificazione e programmazione vigenti (Piano Regolatore Comunale, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ecc.), il P.U.T. può proporre eccezionalmente aggiornamenti allo stesso P.R.G. o agli strumenti di attuazione vigenti.

L'armonizzazione tra P.U.T. e strumenti urbanistici si realizza attraverso:

- la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal P.U.T. siano contenute negli strumenti urbanistici vigenti; in caso contrario si avviano le procedure di variazione degli strumenti urbanistici, nei modi e nelle forme previste dalla legislazione vigente;
- la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso ed in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici (qualora generino od attraggano traffico) siano compatibili con gli indirizzi del P.U.T. In caso contrario si procede attraverso una opportuna attività di coordinamento tra gli uffici appartenenti ai diversi assessorati competenti, al fine di raccordare le diverse esigenze.

Per l'armonizzazione tra il P.U.T. ed eventuali Piani dei Trasporti sovraordinati vigenti, valgono considerazioni analoghe a quelle precedentemente espresse in merito all'armonizzazione fra il P.U.T. e gli strumenti urbanistici vigenti.

2. Approccio metodologico di Piano

Il sistema dei trasporti è composto da due sotto-sistemi: il sotto-sistema della domanda di mobilità ed il sotto-sistema dell'offerta di trasporto. La domanda di mobilità esprime le necessità di spostamenti della collettività (persone e merci) all'interno dell'area di studio mentre l'offerta di trasporto è costituita dagli elementi infrastrutturali (strade, ferrovie) e regolatori (sensi di marcia, semafori, sistema delle precedenza, orari del trasporto pubblico, ecc.) che consentono fattivamente il trasporto delle persone e delle merci.

Il sistema dei trasporti, inoltre, interagisce con il sistema delle attività, in quanto la domanda di mobilità è direttamente legata alla numerosità e localizzazione sul territorio delle residenze, delle attività economiche e dei servizi.

Il criterio informatore del P.U.T. è soddisfare le esigenze di mobilità e di trasporto della popolazione al miglior livello di servizio possibile con gli interventi ed i vincoli (economici, urbanistici ed ambientali) propri di tale strumento di pianificazione.

È quindi necessario innanzitutto il confronto fra la domanda di mobilità e l'offerta di trasporto, che devono essere conosciute ed analizzate ad un adeguato livello di dettaglio in tutti le componenti: trasporto privato, trasporto pubblico, sosta, utenze deboli, sicurezza.

Sotto-sistema dell'offerta di trasporto

Sotto-sistema della domanda di mobilità

Sistema delle attività Sistema dei trasporti

Sistema territoriale

La prima attività è, dunque, la definizione di una base conoscitiva organica e congruente con le finalità del Piano, realizzata grazie all'acquisizione e analisi di dati, informazioni e documenti programmatici esistenti o tramite acquisizione, elaborazione ed analisi di dati di mobilità reperiti grazie alla realizzazione di apposite campagne di monitoraggio ed indagine. Gli elementi costitutivi della base conoscitiva sono: il grado di rete ed ogni informazione su infrastrutture e servizi che costituiscono l'offerta di trasporto, Origine/Destinazione degli spostamenti, i dati sull'incidentalità stradale, sulla domanda ed offerta di sosta e sul trasporto pubblico.

Segue una fase di analisi quantitativa e qualitativa dei dati raccolti, al fine di tracciare un quadro complessivo della mobilità di Favara e potere così individuarne le eventuali criticità.

La fase propositiva è quindi basata sui risultati ottenuti nelle precedenti attività, tenendo conto degli orientamenti già espressi dall'Amministrazione attraverso gli Strumenti Urbanistici vigenti e delle risorse economiche a disposizione. Gli interventi proposti sono finalizzati alla risoluzione delle criticità della mobilità e della circolazione emerse dalle precedenti attività di analisi o, laddove non sia possibile, al miglioramento delle condizioni generali di mobilità, in un'ottica di ottimizzazione globale dell'intero sistema dei trasporti cittadino.

L'impatto sulla mobilità e sulla circolazione derivante dagli interventi proposti viene analizzato ricorrendo ad un modello di traffico costruito e calibrato sulla specifica realtà di Favara, che consente di valutare quantitativamente i benefici derivanti dagli interventi prima di intraprenderne la concreta realizzazione e di redigere un piano di realizzazione che massimizzi i risultati, ottimizzando così l'impegno di risorse.

3. Quadro di riferimento programmatico

Di seguito si analizzano ed esplicitano le informazioni e le prescrizioni normative esistenti sul sistema della mobilità derivanti dai preesistenti piani di settore vigenti sovraordinati e comunali.

3.1. Strumenti urbanistici vigenti: il Piano Regolatore Generale

Il Piano Regolatore Comunale, del Comune di Favara approvato con D.D.G. n. 04/2019 prevede i seguenti interventi sul sistema dei trasporti:

- il potenziamento della viabilità esterna al centro urbano sia di competenza Comunale che di altri Enti;
- il completamento del sistema tangenziale al centro urbano di Favara finalizzato a razionalizzare il traffico di attraversamento dell'area urbana
- il completamento della rete urbana di percorsi ciclabili e pedonali, le fermate Trasporto Pubblico Locale, il centro storico ed i principali servizi urbani;
- la realizzazione della rete di percorsi ciclabili urbani ed extraurbani;
- la riqualificazione di Viale Cap. Callea, Viale Pietro Nenni, Via Ugo Foscolo, Corso Vitt. Veneto, Viale Aldo Moro, finalizzato a diminuire "l'isolamento" Viale Che Guevara, Via Kennedy, Via IV Novembre, Via Roma, Via Vitt. Emanuele, Via Crispi alla città, grazie al miglioramento dello scambio nodale con il sistema di trasporto pubblico su gomma e la realizzazione degli itinerari ciclopedonali dai parcheggi scambio.

3.2. Studi e analisi di mobilità pregressi: il Piano Generale del Traffico (1998)

Il precedente Piano Generale del Traffico Urbano (approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.71 del 03/10/1998) prevedeva le seguenti ipotesi generali di intervento:

- ridefinizione dell'assetto circolatorio in centro storico e aree periferiche
- regolamentazione semaforica;
- attraversamenti pedonali protetti;
- realizzazione di zona a traffico limitato e a traffico pedonale privilegiato ;
- regolamentazione della sosta;
- riassegnazione delle linee del trasporto pubblico collettivo;

Gli interventi sono finalizzati all'ottenimento di importanti benefici in termini di razionalizzazione della circolazione e redistribuzione dei flussi di traffico. In particolare, l'istituzione dei sensi unici di marcia consentono di equilibrare i flussi di traffico e consentono inoltre di

incrementare la capacità di deflusso, risolvere la saturazione delle intersezioni lungo le direttrici storiche di viabilità, con conseguente miglioramento del traffico e la razionalizzazione della sosta.

4. Assetto attuale del sistema dei trasporti

Nei successivi paragrafi vengono descritte nel dettaglio le componenti del sistema dei trasporti di Favara

4.1. L'area di studio

Favara costituisce, per la sua collocazione geografica, una realtà urbana che forma una sorta di bipolo con la realtà di Agrigento, città capoluogo di Provincia. Le due città, infatti gravitano sullo stesso versante e sviluppano anche relazioni sostanziali di forte integrazione sia per la vicinanza che in ragione degli esigui spazi di crescita che il centro abitato di Agrigento offre.

Comuni contermini di Favara – popolazione 1951-2011

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
FAVARA	25.645	27.909	28.086	30.229	32.237	31.098	32.972
AGRIGENTO	40.491	47.919	49.213	51.325	55.283	54.619	58.323
NARO	15.803	14.322	13.186	10.755	10.071	8.770	8.103
COMITINI	1.760	1.642	1.379	1.217	1.046	955	944
RACALMUTO	12.623	11.293	10.131	10.255	10.752	10.051	8.345
GROTTE	9.727	8.958	8.034	8.087	7.449	6.208	5.839
CATROFILIPPO	4.815	4.730	4.130	3.789	3.581	3.247	3.020
ARAGONA	14.354	12.689	12.016	10.271	10.416	10.065	9.493
TOTALE	124.675	128.866	125.751	124.711	129.789	125.013	127.039

Fonte: Censimenti ISTAT

Favara presenta comunque una popolazione in crescita costante dal 1951 tranne nell'ultimo decennio dove si riscontra una perdita di circa mille unità di residenti. Comunque tutti gli altri Comuni presentano, nel cinquantennio 1951-2011, un calo costante della popolazione tranne che Agrigento e Favara. Il bilancio demografico complessivo appare inoltre più o meno stabile anche se i censimenti del 1961 e del 1991 registrano una maggiore presenza della popolazione complessiva nei Comuni più piccoli.

Di fatto Favara è il Centro abitato più prossimo ad Agrigento e questa collocazione ha sicuramente consentito uno scambio di ruoli in particolare nelle forme della stanzialità della popolazione della provincia che tende ad inurbarsi.

In ragione di questi fattori lo sviluppo demografico di Favara è stato indotto anche dalla vicinanza di Agrigento, vicinanza che ha definito una crescita che non sempre però ha portato sviluppo e capacità di radicamento di centralità e di intrapresa economica.

Di fatto il territorio di Favara si trova in una posizione felice per quanto attiene la realtà infrastrutturale di questa parte della Sicilia. A Nord infatti ricadono nel territorio comunale le due arterie formate dalle strade veloci che da Agrigento vanno a Palermo e a Caltanissetta con una congiungente che unisce i due svincoli ricadenti anche essi nel territorio di Favara. A Sud il territorio comprende, anche se per un breve tratto, la statale 115 che costituisce la maggiore arteria costiera. Questa realtà territoriale potrebbe porre il centro di Favara nella funzione di reale

scambiatore tra le funzioni produttive dell'interno e il sistema costiero rafforzando proprio questa congiungente che attraversa l'intero territorio comunale.

4.1. L'offerta di trasporto

Nei successivi paragrafi viene descritto nel dettaglio il sistema dell'offerta di trasporto a servizio del territorio di Favara ed in particolare vengono descritte le infrastrutture che consentono la mobilità veicolare privata (rete viaria ed offerta di sosta), il servizio di trasporto pubblico locale e la mobilità ciclabile.

4.1.1. La rete viaria

La rete viaria di Favara si è inizialmente sviluppata attorno alla Via Roma e Via Vitt. Emanuele che ne ha rappresentato per anni l'asse portante. Nel tempo l'urbanizzato si è sviluppato anche al di fuori di tale asse, con la formazione di una rete viaria a maglie abbastanza strette nella quale è confluita sia la mobilità locale che quella sovra-Generale e di attraversamento. Più recentemente è stato sviluppato (ma non ancora completato) un sistema viabilistico a servizio della mobilità sovracomunale e, soprattutto, di attraversamento finalizzato a scaricare la rete viaria interna.

Gli assi principali sui quali grava il traffico urbano risultano essere: Viale Aldo Moro, Via Ugo Foscolo, Corso Vitt. Veneto, Via Cap. Calllea, Viale Pietro Nenni, Via Carlo Alberto Dalla Chiesa, Via IV Novembre, Via Roma, Corso Vitt. Emanuele, Via Francesco Crispi, che coincidono con le direttrici dello sviluppo urbano ed il collegamento con gli altri centri.

4.1.2. Il trasporto pubblico

Il trasporto pubblico di Favara è incentrato su una rete di linee automobilistiche che garantiscono i collegamenti con il Capoluogo di Provicina, da dove tramite il trasporto su gomma si raggiungono tutti gli altri centri dell'isola.

In affiancamento alle linee automobilistiche classiche, inoltre, è presente il servizio di autobus.

Nel dettaglio le linee su gomma sono 7 (di cui una stagionale):

- Favara Palermo gestita dalla Ditta Cuffaro;
- Favara Agrigento gestita dalla Ditta SAIS (da Agrigento si raggiungono gli altri centri dell'isola tramite trasporto su gomma oppure ferroviario);
- Favara Racalmuto Grotte gestite dalla Ditta F.Ili Patti;
- Favara Aragona, Aragona Caldare gestite dalla Ditta F.Ili Patti;
- Favara Vill. Mosè - Villaggio La Loggia gestite dalla Ditta F.Ili Patti;
- Favara Gela gestito dalla Ditta Pintaudi;
- Favara Cannatello - San Leone Gestita dalla Ditta F.Ili Patti (linea stagionale dal trenta giugno al trenta settembre).

Il Trasporto Pubblico Urbano avviene tramite due linee urbane gestite dalla Ditta F.Ili Patti.

4.1.3. La rete ciclabile e i parcheggi di scambio

La mobilità ciclabile e i parcheggi di scambio rappresentano una valida modalità di trasporto sostenibile alternativa a quella veicolare e consente di ridurre il traffico veicolare, decongestionare gli assi stradali e ridurre l'inquinamento atmosferico; le piste ciclabili, dunque, sono uno strumento significativamente valido per raggiungere parte degli obiettivi fondamentali del Piano Urbano del Traffico.

In atto il Comune di Favara non risulta dotato di piste ciclabili, che vengono previste nel presente aggiornamento ed in particolare nella redazione dei progetti esecutivi di riorganizzazione delle Vie di seguito elencate: Viale Aldo Moro, Via Ugo Foscolo, Corso Vitt. Veneto, Via Cap. Calllea, Viale Pietro Nenni, Via Carlo Alberto Dalla Chiesa, Via IV Novembre, Via Roma, Corso Vitt. Emanuele, Via Francesco Crispi.

4.2.4. L'offerta di sosta

Complessivamente i servizi a parcheggio esistenti ricoprono un'area di circa 19.344,00 mq. inferiori a quelli previsti dal D.M. 1444/68 che risultano essere 87.111,00 mq. e che risultano individuati nel nuovo P.R.G.

Rispetto alle indicazioni del P.R.G. risulta necessario realizzare 67.767,00 mq. di parcheggi.

I parcheggi a servizio del centro storico sono localizzati nelle vie interne al centro o a ridosso dello stesso (e strade limitrofe) mentre le grandi aree dedicate alla sosta sono localizzate nei pressi dei grandi poli attrattori (scuole, A.S.P., impianti sportivi, centri commerciali) o nei punti di scambio.

Attualmente le infrastrutture (strade e piazze) nelle quali vige il divieto di sosta sono alcuni tratti con sede stradale di limitate dimensioni.

L'offerta di sosta è stata dettagliatamente analizzata in alcune aree ritenute strategiche, ovvero lungo la circonvallazione del centro storico, presso i grandi poli attrattori di servizi pubblici e presso i punti di scambio intermodale.

In attuazione del P.U.T. approvato nel 1998 sono presenti aree di sosta a pagamento lungo l'asse Viale Aldo Moro, Via Kennedy, Via IV Novembre, Via Roma, Piazza dei Vespri e Piazza Cavour.

4.3. La mobilità

La domanda di mobilità veicolare è stata costruita partendo dalla stima della mobilità è compiuta da informazioni raccolti sul campo attraverso il monitoraggio dei flussi di traffico sulle principali arterie stradali ed alle principali intersezioni e tramite la realizzazione di una specifica campagna di indagine statistica condotta dai VV.UU. come si evince dall' allegato elaborato grafico che evidenzia i dati della mobilità e del traffico.

La tipologia della base dati di partenza e l'effettuazione di rilievi di traffico ed indagini statistiche in un congruo numero di sezioni stradali, hanno consentito di effettuare una stima affidabile della mobilità di scambio con l'esterno e della mobilità di attraversamento e di ricostruire la mobilità di scambio fra le diverse zone di traffico interne in cui è stato suddiviso il territorio comunale.

Sono state inoltre analizzati i dati sulla domanda di mobilità evasa dal trasporto pubblico locale su gomma e la domanda di sosta per meglio caratterizzare la mobilità.

Le indagini ed il rilievo del flusso di traffico sono state realizzate intervistando automobilisti in transito e pedoni nei punti di monitoraggio effettuati dai VV.UU., nello stesso periodo è stato rilevato il flusso di traffico tramite l'ausilio di apparecchiatura in dotazione del comando dei VV.UU. di cui i dati sono riportati negli allegati grafici.

In allegato sono riportati pure i dati sugli incidenti stradali.

5. Analisi delle criticità allo stato attuale

Dall'analisi dello stato attuale del sistema dei trasporti, non sono emerse criticità particolarmente importanti si conclude che le maggiori criticità sono dovute ai seguenti fattori:

- mancato completamento della rete viaria a servizio della domanda di attraversamento;

- il ridotto calibro di diversi elementi viari della rete urbana riduce di fatto la capacità della rete stessa riduce la sicurezza dell'utenza debole (pedoni e ciclisti) per la mancanza di adeguati spazi ad essi dedicati;
- presenza di "punti neri" (a causa di abitudini di guida non adeguate ed al mancato rispetto delle norme di circolazione);
- rete di piste ciclabili inesistente;
- sotto capacità dell'offerta di sosta;
- carenza di spazi di sosta;

5.1. Osservazioni dei cittadini avanzate all'Amministrazione Comunale

Al fine di garantire la massima condivisione sin dalla fase di definizione degli interventi, nell'ambito delle analisi condotte sono state prese in considerazione le osservazioni dei cittadini pervenute all'Amministrazione Comunale.

Le segnalazioni analizzate si sono rilevate pertinenti ed in linea con gli obiettivi del P.U.T.

In particolare, la quasi totalità delle segnalazione è inerente alla sicurezza della circolazione stradale e dell'utenza debole e nello specifico si tratta di istanze di interventi finalizzati alla moderazione della velocità, ovvero nella richiesta di installazione di dossi artificiali, semafori e aree di sosta.

Sono giunte all'Amministrazione, inoltre, altre istanze, non prettamente legate alla sicurezza, quali: l'istituzione di divieto di sosta.

6. Definizione degli interventi

Gli interventi definiti dal Piano perseguono gli obiettivi di miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, della riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico e di risparmio energetico.

Tali interventi, nel solco di quanto previsto dalla normativa vigente, esulano in linea generale dall'apportare modifiche importanti al sistema infra Regolatore e riguardano:

- **la messa in sicurezza della rete viaria cittadina** mediante la regolamentazione della circolazione in ambiti urbani o in un punti specifici;
- **la messa in sicurezza e la realizzazione dei percorsi ciclopedonali;**
- **la gestione della sosta;**
- **la razionalizzazione del sistema di Trasporto Pubblico;**
- **ulteriori interventi per incrementare l'accessibilità delle diverse zone.**

I provvedimenti previsti in relazione ai primi due punti del precedente elenco, sono strettamente correlati fra loro. In alcuni casi, infatti, la realizzazione di una nuova tratta pedonale ha richiesto la modificazione della regolamentazione di uno o più assi viari, al fine di recuperare spazio da riservare alle utenze deboli, attualmente utilizzato per la circolazione veicolare.

Analogamente, l'istituzione di un senso unico su una determinata tratta stradale, ha spesso offerto anche l'opportunità per poterla integrare nella rete ciclopedonale cittadina, in modo da favorire il completamento di quest'ultima ed il collegamento ciclabile di zone della città attualmente non servite da questa modalità di trasporto. In tal modo, è stato possibile sposare sinergicamente interventi fra loro eterogenei, a vantaggio di tipologie di utenze diverse e, in ogni caso, a vantaggio della sicurezza stradale.

Vengono di seguito descritti gli interventi, previsti dal P.U.T., volti a ridefinire gli schemi di circolazione in ambiti urbani ben precisi e ad apportare migliorie per la mobilità generale dell'ambito con particolare attenzione alla sicurezza.

Tali provvedimenti, più o meno importanti, sono derivati dalla constatazione di criticità di varia natura, che attualmente impediscono una fruizione in completa sicurezza di tali ambiti per le diverse tipologie di utenti della strada. Ci si riferisce sia a punti particolarmente critici per la sicurezza stradale, sia ad ambiti particolarmente vulnerabili, in cui si concentrano funzioni non compatibili con livelli di traffico elevati.

Gli ambiti di intervento del P.U.T. di Favara sono:

- l'istituzione della "Zona 30" all'interno dell'Area del Centro Storico;
- la riorganizzazione degli spazi stradali, della circolazione e della sosta in Viale Aldo Moro, Via IV Novembre, Via Kennedy, Via Roma, Piazza dei Vespri, Piazza Cavour, Via Vitt. Emanuele, Via Francesco Crispi, Viale Pietro Nenni, Via Carlo Alberto Dalla Chiesa, Via Cap. Callea, Piazzale Giochi Olimpici, Via Milite Ignoto. Con l'istituzione in dette vie della sosta a pagamento;
- la riorganizzazione degli spazi stradali e dei sensi unici nell'interesse della viabilità;
- l'istituzione di rotatorie;
- la realizzazione di rete di piste ciclabili;
- la semaforizzazione di alcuni incroci;
- la limitazione della velocità in determinate aree e vie cittadine.

Nelle tavole allegate si rilevano i suddetti ambiti.

Fra i principali obiettivi del P.U.T. vi sono il miglioramento delle condizioni di sicurezza per l'utenza debole, la diminuzione degli impatti del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico ed acustico ed il miglioramento della qualità della vita mediante il favorire le funzioni sociali della strada.

Rispetto ad un'area ristretta e definita, qual è il Centro Storico di Favara, questi obiettivi sono perseguibili imponendo condizioni di marcia che meglio si sposino con le esigenze delle utenze più deboli. A tale scopo, il P.U.T. prevede di istituire una "Zona 30" all'interno dell'area del Centro storico, con tratti pedonali da individuare in sede di progettazione esecutiva.

Le "Zone 30" mirano al perseguimento di molteplici obiettivi, primi tra tutti il miglioramento della sicurezza della circolazione e la maggiore multifunzionalità degli spazi stradali. In particolare, la strada non è più uno spazio ad uso esclusivo della mobilità veicolare ma deve al suo interno trovare un giusto equilibrio per soddisfare, assieme alle esigenze della mobilità veicolare privata, anche la mobilità pedonale e ciclabile e le esigenze proprie della sosta.

La "Zona 30" è un'area della rete stradale urbana in cui vige il limite di 30 km/h e persegue l'obiettivo primario della sicurezza della circolazione con particolare attenzione agli utenti deboli. Oltre a questo obiettivo primario, la "Zona 30" riequilibra la distribuzione degli spazi stradali a favore della mobilità dolce e "apre" tali spazi anche ad altre funzioni quali quelle tipiche dell'interazione sociale e dell'incontro, del commercio ecc..

La realizzazione della "Zona 30" prevede un'azione sistemica di messa in sicurezza e di riequilibrio funzionale della viabilità attraverso un ripensamento e ridisegno degli spazi pubblici che perseguono anche il miglioramento qualitativo del paesaggio urbano. I principali interventi sistemici sono:

- interventi di moderazione della velocità;
- interventi per la sicurezza dei pedoni
- interventi per una maggiore e migliore fruibilità degli spazi.

L'istituzione della "Zona 30" prevede l'adeguamento degli assi viari su cui si rilevano attualmente condizioni della circolazione non conformi alle limitazioni imposte da questo tipo di regolamentazione. Al fine di rendere conforme alla ZTL tutta la viabilità in essa ricadente, oltre ad imporre il limite di velocità di 30 km/h, affinché lo stesso venga rispettato dovranno essere realizzati appositi interventi infrastrutturali, definiti nel dettaglio in fase di progettazione definitiva

ed esecutiva a seconda delle caratteristiche geometriche e funzionali di ciascuna tratta stradale da adeguare, ma che saranno essenzialmente compresi fra:

- realizzazione di restringimenti della carreggiata tali da variare l'andamento planimetrico dell'asse;
- realizzazione di chicane mediante la deviazione dell'asse stradale.
- Realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati;
- (eventuale) innalzamento della quota del piano viario alle intersezioni;
- inserimento di sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

L'istituzione della "Zona 30" e la realizzazione degli interventi su descritti, oltre ad assicurare che i veicoli in transito possano difficilmente infrangere il limite di velocità imposto, offrono la possibilità di:

- integrare nella rete ciclabile generale gli assi viari della "Zona 30", senza necessità di ulteriori interventi infrastrutturali; le "Zone 30", infatti, si configurano come Aree a Prevalenza Ciclabile, dove la circolazione dei velocipedi può avvenire in modo promiscuo con il traffico veicolare senza essere realizzate e/o individuate piste ciclabili secondo la specifica segnaletica orizzontale;
- istituire, laddove necessario, la circolazione ciclabile anche nel senso opposto rispetto alla direzione del senso unico; nel senso di marcia consentito alla circolazione dei veicoli, infatti, lo spazio stradale potrebbe essere utilizzato in tutta sicurezza da traffico promiscuo veicolare e ciclabile mentre la circolazione dei velocipedi in senso opposto avverrebbe su apposita corsia dedicata.

In riferimento a quest'ultimo punto si precisa che la circolazione dei velocipedi nel senso opposto di marcia è possibile alle seguenti condizioni:

1. l'asse viario sia a senso unico con una larghezza di almeno 4,25 m;
2. sia imposto il limite di velocità di 30 km/h;
3. sia vietato l'accesso ai veicoli di massa superiore ai 35 q.li;
4. non sia consentita la sosta sul lato adibito alla circolazione dei velocipedi;
5. la circolazione dei velocipedi sia adeguatamente segnalata tramite apposita segnaletica verticale.;

Secondo le "Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in fase di approvazione definitiva, la circolazione dei velocipedi è permessa anche in presenza di sosta laterale se e solo se la pista ciclabile viene tracciata ed è presente un franco di sicurezza fra la pista e gli stalli di almeno 0,50 m.

6.1. La riorganizzazione degli spazi stradali, della circolazione e della sosta

Viale Aldo Moro, Via IV Novembre, Via Kennedy, Via Roma, Piazza dei Vespri, Piazza Cavour, Via Vitt. Emanuele, Via Francesco Crispi, Viale Pietro Nenni, Via Carlo Alberto Dalla Chiesa, Via Cap. Callea, Piazzale Giochi Olimpici, Via Milite Ignoto, risultano essere gli assi viari più importanti della rete cittadina.

Su dette vie e piazze il P.U.T. prevede la realizzazione della sosta a pagamento, nel rispetto della percentuale del 50% tra striscie blu e bianche, per meglio disciplinare i parcheggi in considerazione che su detti assi viari e piazze insistono svariate attività produttive. Mentre nelle traverse laterali saranno istituite i parcheggi liberi.

Il P.U.T., per riorganizzare la mobilità veicolare e ridurre gli incidenti prevede la semaforizzazione dei sotto elencati incroci: Via Sant'Angelo - Corso Vitt. Veneto, Viale Pietro Nenni - Via Ugo Foscolo - Via Francesco Crispi - Via Cap Callea, Via Aldo Moro - Via Mediterraneo - SS.122

- Viale Progresso, Via Baronessa Mendola - Via Liguria - Via Empedocle - Via Toscana - Viale Progresso, Largo Cicchillo - Corso Vittorio Veneto, Bivio S. Anna- Crocca.

Per tali motivi e con il fine di moderare la velocità di transito e aumentare la sicurezza della circolazione, il P.U.T. propone una riorganizzazione degli spazi stradali basate sulle seguenti tipologie di interventi:

- il restringimento delle corsie di marcia;
- l'istituzione dei sensi unici alternati su tutte le vie cittadine con sosta consentita solo su un lato ;
- mantenimento del doppio senso di circolazione nella carreggiata maggiore di mt. 10,00;
- il ripristino delle corrette caratteristiche degli attraversamenti pedonali.

Coerentemente con le finalità del P.U.T., gli interventi proposti mirano a soddisfare le diverse attuali esigenze della mobilità cittadina (mobilità veicolare, mobilità dolce, sosta, ecc.). Di seguito si dettagliano i singoli interventi previsti dal P.U.T.

6.1.1. Restringimento delle corsie di marcia

Il restringimento della larghezza delle corsie di marcia è un intervento in grado di indurre gli automobilisti a moderare la velocità. Ad oggi, le corsie di marcia non presentano uniformità di larghezza in tutta l'estensione. Il P.U.T. prevede di restringere complessivamente lo spazio dedicato alla marcia veicolare realizzando nelle vie con doppio senso di circolazione, due corsie con larghezza uniforme per l'intera estensione della via.

6.1.2. Riduzione del numero di corsie di marcia nel tratto a doppio senso di circolazione

Nel tratto di Via Aldo Moro, Corso Vitt. Veneto, Via Ugo Foscolo, Via Cap Callea, Via Pietro Nenni, Via Carlo Alberto Dalla Chiesa, Via Cicero Di Francisca, Viale Regione Siciliana, Viale Ambrosini, Viale Che Guevara, Via Milite Ignoto, Via Alcantara, Via Francia, Via Olanda, Via Berlinguer, Via S. Angelo (per un Tratto), Via Pio La Torre e nelle vie senza sbocco si mantiene il doppio senso di circolazione.

Tale scelta è dettata dalla necessità di consentire un corretto ed efficiente disegno delle linee di trasporto pubblico che, nello scenario di medio periodo, raggiungeranno la nuova autostazione localizzata in via Cicero Di Francisca (in corrispondenza del liceo).

Le analisi condotte sul contemporaneo inserimento dell' istituzione dei sensi unici di marcia dimostrano un sostanziale miglioramento della circolazione lungo tutta la viabilità, con significativo riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.

6.1.3. Ripristino e mantenimento degli attraversamenti pedonali

Un altro intervento molto importante per il miglioramento della sicurezza della circolazione e per la moderazione della velocità veicolare è legato alla realizzazione delle corrette caratteristiche plano-altimetriche degli attraversamenti pedonali, anche attraverso la realizzazione di attraversamenti rialzati.

L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata stradale per dare continuità al percorso pedonale.

In quest'ottica, la precedenza del pedone sul veicolo è sancita anche fisicamente: non è più il pedone che scende in strada occupando uno spazio non suo, ma è il veicolo che sale sul marciapiede occupando lo spazio del pedone.

Il rialzamento degli attraversamenti pedonali può essere realizzato in ambito urbano su strade con limiti di velocità non superiori a 30 km/h quali strade di quartiere e locali.

Il segnale di attraversamento pedonale è sempre a doppia faccia (anche nelle strade a senso unico) e deve essere posizionato in prossimità dell'attraversamento in modo da essere sempre ben visibile (ad una distanza pari a 60 m nel caso di $V \leq 30$ km/h, ad una distanza pari a 100 m se $V \leq 50$ km/h, ad una distanza pari a 140 m se $V \leq 70$ km/h).

Il segnale deve essere installato almeno su un lato della carreggiata anche se è consigliabile posizionarlo su entrambi i lati, nonché sull'isola pedonale centrale, se presente. In alternativa, può essere sospeso al di sopra della carreggiata.

Il segnale deve essere installato anche in presenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza di intersezioni (semaforizzate e non). Per migliorare la visibilità può essere completato da proprie sorgenti di luce e/o integrato da lanterne gialle lampeggianti e/o pittogrammi animati rappresentanti pedoni in attraversamento.

Per migliorare l'efficacia degli attraversamenti si propone, inoltre, di realizzare in corrispondenza dell'attraversamento anche il contestuale restringimento della carreggiata mediante avanzamento del marciapiede.

Sempre con il fine di migliorare la sicurezza della circolazione per l'utenza debole, si prevede il ripristino della verniciatura degli attraversamenti pedonali (a raso e no) in modo da garantirne la corretta visibilità.

6.1.4. Pista Ciclabile

In atto il Comune di Favara non è dotato di piste ciclabili, il P.U.T. prevede la realizzazione di piste ciclabili, (Via Cap. Callea, C.so Vitt. Veneto, Via Ugo Foscolo, Viale Aldo Moro, Viale Pietro Nenni, Viale Che Guevara, Via Olanda, Via Pietro Nenni, Via Cicero Di Francisca) o di percorsi protetti all'interno del centro storico e lungo i principali assi in funzione della dislocazione sul territorio delle diverse funzioni (residenze, attività produttive, servizi, ecc.).

Anche gli itinerari ed i percorsi ciclabili individuati garantiscono in modo consono i collegamenti tra le diverse aree cittadine in modo da favorire la mobilità ciclabile a quella motorizzata.

I percorsi ciclabili individuati coprono abbastanza nel dettaglio l'intero territorio comunale.

6.1.5. La segnaletica degli itinerari e delle piste ciclabili

Perché una rete ciclabile abbia successo e sia effettivamente utilizzata dai ciclisti è necessario che la stessa sia conosciuta. È necessario, quindi, dotare la rete di un sistema informativo dato dalla cartografia (in tutti i formati oggi disponibili quali mappe cartacee, mappe installate/affisse nei punti di interesse e nei principali poli di mobilità, pubblicazione sul sito istituzionale del Comune, ecc.) e dalla segnaletica stradale (intesa come segnaletica di informazione e di indirizzo della mobilità, non come segnaletica verticale ed orizzontale prevista dal Codice della Strada e dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada).

In particolare, la segnaletica palese (a tutti e non solo ai ciclisti) lo sviluppo della rete degli itinerari ciclabili sul territorio e fornisce al ciclista informazioni utili per: essere avviato dalla viabilità normale all'itinerario ciclabile, percorrere l'itinerario in modo consapevole, avere informazioni sulle direzioni e distanze per i vari luoghi di interesse.

In mancanza di una normativa nazionale, le linee guida per l'istituzione di un adeguato sistema di segnaletica di informazione e di indirizzo della mobilità ciclabile sono tratte da

“Proposta di segnaletica per itinerari ciclabili compatibile con il Codice della Strada” redatta da F.I.A.B.

- Funzione: i segnali hanno la funzione di aiutare il ciclista di procedere ed accedere alla rete ciclabile; le informazioni privilegiate sono, quindi, relative alle direzioni da seguire, alle località da raggiungere ed alle distanze chilometriche. Le informazioni devono essere fruibili sia per il ciclista che già si trova sull'itinerario ciclabile, sia per il ciclista che deve raggiungere l'itinerario ciclabile dall'altra viabilità.
- Colori dei cartelli: il linea con il C.d.S., si predilige per gli ambiti urbani e per destinazioni al loro interno il fondo bianco mentre per gli ambiti extraurbani (anche quando i segnali sono collocati in ambito urbano) il fondo marrone. Nei cartelli deve sempre essere riportato il logo della bicicletta (art. 125 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada).
- Forma: come da C.d.S., si prevede la forma rettangolare per le collocazioni in ambito urbano e la forma sagomata a freccia per l'ambito extra urbano (anche se quest'ultima è preferita in entrambi i contesti per motivazioni legate alla disponibilità di supporti standard da C.d.S.).
- Dimensioni: il C.d.S. prevede di norma dimensione minima 30 x 130 cm su strade extra-urbane e 20 x 100 cm in ambito urbano. Per l'utenza ciclistica e su viabilità riservata possono essere adottate misure ridotte (su viabilità ordinaria, comunque, sono mantenute le misure standard).
- Simboli e caratteri: sono adottati i simboli ed i caratteri previsti dal C.d.S. con l'aggiunta di sigle alfa-numeriche attribuite ad itinerari appartenenti a grandi relazioni nazionali o europee con la eventuale relativa simbologia. Per i segnali di direzione dei ciclisti si individuano, inoltre, i seguenti criteri:
 - riportare il pittogramma della bicicletta (sagomato in senso concorde alla freccia) vicino alla freccia;
 - di norma, oltre al pittogramma della bicicletta, riportare un solo altro simbolo/disegno che individui l'itinerario ciclabile (se necessario, possono essere inseriti più pittogrammi ma con ingombro complessivo non superiore a quello di due pittogrammi quadrati standard);
 - nei segnali di direzione urbani, riportare, se del caso, oltre al pittogramma della bicicletta, anche il logo/numero che individua la ciclovia in ambito urbano;
 - utilizzare i caratteri e le regole da C.d.S. (per esempio, località scritte solo con la prima lettera maiuscola);
 - indicare i km in numero e con una cifra decimale senza l'indicazione “km”.

La segnaletica prevista dal C.d.S. per i percorsi ciclabili è semplice ed essenziale ma di fondamentale importanza in quanto regola la circolazione dei veicoli. La segnaletica è prevista per tutti i tipi di percorsi ciclabili (in corsia riservata, in sede protetta, promiscui, ecc.) e deve essere posta all'inizio ed alla fine del percorso, dopo ogni interruzione o intersezione, in prossimità dei cambi di direzione del percorso e in qualunque punto notevole dove si ritiene sia necessaria.

1.6.6. Segnaletica di inizio e fine percorsi

I segnali verticali di identificazione del percorso ciclabile devono essere ribaditi dopo ogni interruzione o intersezione mentre i segnali di fine percorso devono essere inseriti solo alla conclusione del percorso stesso.

1.6.7. Segnaletica di stop e precedenza

La segnaletica di obbligo e divieto può essere applicata ai percorsi ciclabili. In linea generale, pedoni e ciclisti hanno la precedenza nel momento in cui hanno intrapreso un

attraversamento su un percorso ciclopedonale segnalato, quindi i segnali di stop e dare precedenza vanno evitati. Tuttavia, la segnaletica può essere utilizzata in caso di intersezioni ed attraversamento particolarmente pericolosi per aumentare il livello di attenzione dell'utente.

1.6.8. Segnaletica per gli attraversamenti

Il C.d.S. prevede la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento, pertanto la segnaletica è finalizzata ad avvertire i conducenti dei veicoli della presenza di tali attraversamenti

1.6.9. Gli interventi sulla rete delle piste ciclabili

Dal punto di vista realizzativo, le piste ciclabili sono normate dal Decreto Ministeriale 30 Novembre 1999 n.557 Art.6, secondo il quale *"la pista ciclabile può essere realizzata:*

- a) In **sede propria**, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- b) su **corsia riservata**, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente della carreggiata stradale.

Per quanto concerne i percorsi promiscui l'Art.4 afferma che **"I percorsi promiscui pedonali e ciclabili**, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. Possono essere altresì realizzati su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi si ritiene opportuno avere:

- a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
- b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativi, ecc."

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, rallentatori di velocità ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

L'art. 7 del citato Decreto Ministeriale n. 577 indica la larghezza minima della corsia ciclabile in 1,5 m. comprese le strisce di margine, riducibile a 1,25 in caso di due corsie contigue in uno o due sensi di marcia opposti. Tale larghezza può essere eccezionalmente ridotta a 1 m per

una limitata lunghezza dell'itinerario e a condizione che tale restringimento venga debitamente segnalato.

6.2 Interventi sul sistema del trasporto pubblico locale

Favara, come già evidenziato è dotata di una rete di Trasporto Pubblico Locale su gomma che ben la connette con i Comuni circostanti e con il Capoluogo provinciale, inoltre, è presente un servizio di autobus a chiamata.

Attualmente, tutte le linee T.P.L. su gomma offrono i collegamenti da e per i principali poli attrattori cittadini (centro storico, A.S.P., impianti sportivi etc.)

È tuttavia il P.U.T. prevede la realizzazione di due parcheggi di scambio con la ridefinizione dei capolinea del servizio di trasporto urbano e la realizzazione di una autostazione per i trasporti extraurbani lungo la Via Cicero Di Francisca nei pressi del Liceo.

Le fermate, devono necessariamente rispettare gli standard minimi imposti dalla vigente normativa. In particolare:

- in ambito extraurbano e su strade urbane principali (quali strade urbane interquartiere) le fermate devono essere localizzate su aree esterne alla carreggiata, in appositi golfi o piazzole di fermata;
- su strade urbane di quartiere e locali le fermate possono essere realizzate su carreggiata, in area riservata preceduta e seguita da strisce a zig zag;
- le aree di fermata situate in corrispondenza dell'intersezione, devono essere di norma poste dopo l'area di intersezione, ad una distanza non inferiore ai 20 metri; se, per motivi di accodamento, si ritiene necessario porle prima, devono essere poste ad almeno 10 metri dalla soglia dell'intersezione.

6.3. Misure di regolazione della sosta

Di seguito si descrivono gli interventi sul sistema della sosta di carattere generale demandando alla fase esecutiva la valutazione caso per caso in funzione della carreggiata dove consentirla.

Tuttavia, si osserva la presenza di sosta lungo la carreggiata. Tale sosta, che di per sé non è vietata, comporta comunque un deterioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza in quanto i veicoli in sosta occupano, a causa delle ridotte dimensioni della banchina (che non è in grado di accogliere un veicolo in sosta), parzialmente la corsia di marcia. Alla luce dell'alta disponibilità di offerta di sosta e delle criticità dovute alla sosta lungo la banchina, appare quindi opportuno istituire il divieto di sosta a bordo strada lungo le strade con carreggiata ridotta da valutare di volta in volta.

Il P.U.T. prevede la riorganizzazione degli spazi di sosta come evidenziato negli allegati grafici, tuttavia è in questa sede opportuno esplicitare le motivazioni per le quali il P.U.T. prevede il divieto di sosta che venga previsto in sede di progettazione esecutiva.

In ogni caso nella istituzione delle fasce blu dovrà in sede di progetto esecutivo essere garantito il rapporto del 50% tra parcheggi a pagamento e parcheggi liberi, rapporto che potrà essere garantito anche dalla localizzazione di parcheggi nelle traverse laterali.

In alcuni specifici punti, si verificano casi in cui la domanda supera il numero di stalli disponibili con conseguente presenza di veicoli in sosta a bordo strada.

Tale comportamento, lecito perché la sosta non è espressamente vietata, comporta un decadimento delle condizioni di circolazione e di sicurezza perché la strada non ha dimensioni tali da accogliere completamente i veicoli in sosta che, quindi, occupano parzialmente la corsia di marcia.

Visti gli effetti sulla circolazione e dove in aree limitrofe ci siano i sosta sotto-utilizzate, appare opportuno istituire nei suddetti tratti il divieto di sosta a bordo strada e dedicare gli spazi liberati al margine della carreggiata per la mobilità pedonale.

6.4 Efficienza della segnaletica stradale

In riferimento al P.U.T., la normativa vigente non prevede contenuti fondamentali inerenti la segnaletica stradale, rimandando alla redazione di Piani Particolareggiati ed Esecutivi (livello progettuale di Dettaglio) la predisposizione del Piano della segnaletica. Tuttavia, nell'ambito del presente P.U.T. vengono fornite alcune indicazioni di carattere generale per una corretta manutenzione della segnaletica stradale.

Alla segnaletica stradale (sia orizzontale che verticale) sono affidati i fondamentali compiti di guidare gli utenti stradali attraverso prescrizioni codificate, segnalare pericoli all'interno o all'esterno della sede stradale, indicare la destinazione del percorso. La garanzia di una buona comunicazione utente strada permette l'efficienza e la sicurezza di movimenti e soste effettuati dalle diverse categorie di utenti della strada.

In base agli obiettivi appena enunciati, risulta prioritario che la segnaletica stradale sia caratterizzata dai seguenti attributi:

- essenziale: numero di segnali strettamente necessario al fine di evitare di fornire indicazioni superflue o in grado di trarre in inganno l'utente della strada;
- chiara: percezione immediata del suo significato e messaggio;
- leggibile/visibile: idonea collocazione e illuminazione;
- efficiente: mantenimento in perfette condizioni, accurata pulizia (ove necessario) degli impianti di segnalazione.

La manutenzione risulta essere un elemento fondamentale del processo riguardante la realizzazione di una buona segnaletica stradale: segnaletica verticale o orizzontale in pessimo stato manutentivo equivalgono sostanzialmente all'assenza della stessa. Ne consegue che risulta fondamentale il monitoraggio della segnaletica, al fine sia di rimuovere quella ormai obsoleta o incoerente, ed effettuare la manutenzione laddove risulta carente.

Risulta evidente che è necessario, nell'ambito di risolvere le problematiche delle utenze deboli e incentivare l'utilizzo di forme di mobilità sostenibile, intervenire con la messa a norma dei percorsi e della relativa segnaletica.

Il Piano di segnalamento, che fa parte dei successivi livelli di progettazione del Piano Urbano del Traffico, presuppone come obiettivo principale quello di trattare analiticamente e risolvere le questioni di cui si è accennato precedentemente. Il Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della strada prevede che *"...le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'Ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito ad un'intera area o a singoli itinerari redatto, se del caso, di concerto con gli Enti proprietari delle strade limitrofe cointeressati, ai fini della costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, a garanzia della sicurezza e della fluidità della circolazione pedonale e veicolare..."* e, inoltre, precisa che la segnaletica deve essere sottoposta a monitoraggio costante e a verifiche periodiche sullo stato di conservazione, nonché della rispondenza e della coerenza alle esigenze del traffico veicolare.

In modo da soddisfare le richieste normative, il piano della segnaletica si compone generalmente di tre fasi:

- redazione del catasto della segnaletica;
- progetto della segnaletica di prescrizione;
- progetto della segnaletica di indicazione.

In questo modo, tramite la predisposizione dei documenti di cui sopra, il piano di segnalamento diventa un processo organico, integrato ed efficace, consono al perseguimento degli obiettivi di monitoraggio costante dello stato della segnaletica e della sua manutenzione, dell'identificazione degli itinerari ottimali e del conseguente indirizzamento dei flussi veicolari coerente con le esigenze locali.

Ulteriori indicazioni possono essere fornite riguardo la segnaletica orizzontale e verticale necessaria alla regolamentazione della zona a traffico limitato (o Zona 30). L'entrata e l'uscita della "Zona 30" deve essere opportunamente segnalata, con la segnaletica verticale e con la segnaletica orizzontale.

La suddetta segnaletica contribuisce a creare una "porta d'ingresso" alla "Zona 30" ben chiara e visibile, utile a rendere maggiormente comprensibile, e dunque efficace, il provvedimento.

6.5 Ulteriori interventi

La maggior parte delle richieste avanzate dai cittadini riguardano interventi per la moderazione della velocità in alcuni punti singolari della rete (Osservazioni dei cittadini avanzate all'Amministrazione Comunale) e in particolare, i cittadini individuano nei dossi artificiali gli strumenti adatti al conseguimento del rispetto dei limiti di velocità.

I dispositivi per la moderazione della velocità veicolare, i *Rallentatori di velocità*, sono regolamentati dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo Codice della Strada.

Il suddetto articolo individua le tre seguenti tipologie di rallentatori di velocità:

- rallentatori di velocità ad effetto ottico realizzati mediante applicazione di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente; la prima striscia deve avere larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm;
- rallentatori di velocità ad effetto acustico, realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo;
- i dossi artificiali, costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso ed evidenziati da zebraure gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli visibili sia di giorno che di notte.

Le dimensioni e le caratteristiche geometriche dei dossi artificiali variano in funzione del limite di velocità imposto sull'asse stradale. Le prime due tipologie di dispositivi possono essere installate su qualsiasi tipologia di strade mentre i dossi artificiali possono essere installati solo su strade con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km e solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residence, ecc.. I dossi artificiali, inoltre, possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è infine vietato l'utilizzo nelle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso e di pronto intervento.

Le caratteristiche imposte dal regolamento viario e il forte disturbo arrecato ai conducenti dei veicoli consigliano di limitare quanto possibile l'utilizzo dei dossi artificiali. Pertanto si indica l'utilizzo degli altri dispositivi per la moderazione della velocità quali i rallentatori di velocità ad effetto sonoro ed i rallentatori di velocità ad effetto ottico, oltre agli altri dispositivi e interventi, quali attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti della carreggiata, ecc., indicati di volta in volta nei precedenti paragrafi. Quindi, pur preferendo l'utilizzo degli altri dispositivi, si indica il possibile ed eventuale utilizzo dei dossi artificiali solo per quelle strade, tra quelle per le quali se ne è fatta richiesta da parte della cittadinanza, caratterizzate da bassi flussi di traffico e non interessate dai mezzi di soccorso e pronto intervento.

Inoltre, sempre nell'ottica di aumentare la sicurezza della circolazione, il P.U.T. prevede i sotto elencati impianti di semaforizzazione:

- all'intersezione S.P. Crocca Via Berlguer bivio S.Anna;
- Incrocio Viale Progresso Viale Aldo Moro;
- Viale Progresso, Via Toscana, Via Empedocle, Via Liguria Via Baronessa Mendola;
- Piazza Itria;
- Incrocio Via S. Angelo, Via Ugo Foscolo, C.so Vitt. Veneto Piazza Libertà;

Tale intersezione risultano infatti essere caratterizzata da un alto numero di incidenti di tipo frontale/laterale dovuti per lo più alla mancata osservanza delle regole di precedenza durante le manovre di svolta. La realizzazione della regolamentazione semaforica garantisce pertanto un netto miglioramento della sicurezza.

7. Scala di priorità degli interventi e stima dei costi

La redazione del Piano Urbano del Traffico prevede, oltre alla definizione preliminare degli interventi di cui ai precedenti capitoli, anche il loro programma generale di esecuzione, stilato seguendo una **scala di priorità degli interventi** come da "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del 24/06/1995.

Realizzazione dei Parcheggi di Scambio

Realizzazione della Z.T.L.

Realizzazione dei sensi unici alternati

Realizzazione delle strisce Blu

Realizzazione della semaforizzazione

8. Il P.U.T. e l'ambiente

Gli interventi previsti nel presente aggiornamento del P.U.T. hanno in generale dei risvolti positivi sull'ambiente, riducendo le emissioni inquinanti da traffico, il rumore e i consumi energetici, mediante:

- la maggiore fluidificazione del traffico veicolare negli ambiti soggetti a revisione degli schemi di circolazione, grazie alla riduzione dei punti di conflitto alle intersezioni, al re-indirizzamento dei flussi di traffico;
- il potenziamento della rete ciclo-pedonale, che garantisce una maggiore accessibilità ai principali poli attrattori cittadini con la bicicletta o a piedi, modalità di trasporto maggiormente sostenibili rispetto all'utilizzo dell'autovettura privata;
- la regolamentazione più efficace ed efficiente della sosta, a favore della riduzione del perditempo alla ricerca di uno stallo libero e, di conseguenza, delle emissioni inquinanti e dei consumi.

8.1. Inquinamento atmosferico

L'attuale stato della mobilità e del traffico veicolare, come visto nei precedenti capitoli, non sono caratterizzati da particolari situazioni di criticità dovuta a congestione. Partendo da tale presupposto, gli interventi proposti dal P.U.T. sono mirate alla generale fluidificazione del traffico veicolare, al contenimento della velocità e alla riduzione di fenomeno cosiddetti di "stop & go", e quindi si può ragionevolmente ritenere che possano portare ad una riduzione delle emissioni inquinanti da traffico.

In ogni caso, l'Amministrazione potrà eventualmente verificare *in itinere* gli effetti indotti dagli interventi ipotizzati, utilizzando eventuali dati che potrebbero essere raccolti in futuro con appositi rilievi.

8.2. Inquinamento acustico

Come visto, gli interventi proposti dal P.U.T. mirando ad un complessivo miglioramento della circolazione veicolare all'interno della rete generale, inoltre, molti di questi interventi sono finalizzati alla moderazione della velocità veicolare.

Il miglioramento delle condizioni della circolazione, la diminuzione della velocità veicolare, il favorire la mobilità dolce concorrono anche ad una generica diminuzione dell'inquinamento acustico da traffico sull'intera rete cittadina.

Anche in questo caso, durante la messa in atto degli interventi previsti e/o a seguito del completamento degli stessi, l'Amministrazione potrà fare opportune verifiche, utilizzando eventuali dati che potrebbero essere raccolti con apposite campagne fonometriche.

8.3. Assoggettabilità a V.A.S.

Si sottolinea inoltre, che l'aggiornamento del P.U.T. di Favara si applica ad una realtà locale di estensioni limitate e non prevede alcun intervento infraregolatore che potrebbe determinare impatti significativi sull'ambiente.

Per tali motivazioni, conformemente a quanto espresso negli artt. 2 e 3 della Direttiva 2001/42/CE che istituisce la VAS, si può ragionevolmente ritenere che l'aggiornamento del P.U.T. di Favara non debba essere assoggettato alla procedura di V.A.S.

A tale riguardo però, così come espresso nella norma, si rimanda all'autorità competente la verifica di sussistenza dei requisiti ai fini dell'esclusione del piano dalla procedura di V.A.S.

Nell'art.2 della Direttiva 2001/42/CE viene specificato che la V.A.S. va prodotta per piani e programmi *"adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati"* e al paragrafo 2 dell'art. 3, fra i settori di applicazione, viene esplicitamente citato quello dei trasporti.

Tuttavia, sempre all'art. 3 si precisa che *"per i piani e i programmi di cui al paragrafo 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al paragrafo 2, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente"*.

In atto con nota prot. n. 46273 del 26/09/2018 il Comune di Favara ha inviato all'A.R.T.A. il rapporto preliminare per l'esclusione della V.A.S.



COMUNE DI FAVARA

POSIZIONE ORGANIZZATIVA n. 6 - SERVIZIO n. 2

AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- *Dati statistici, incidenti stradali
e flussi autoveicolari*

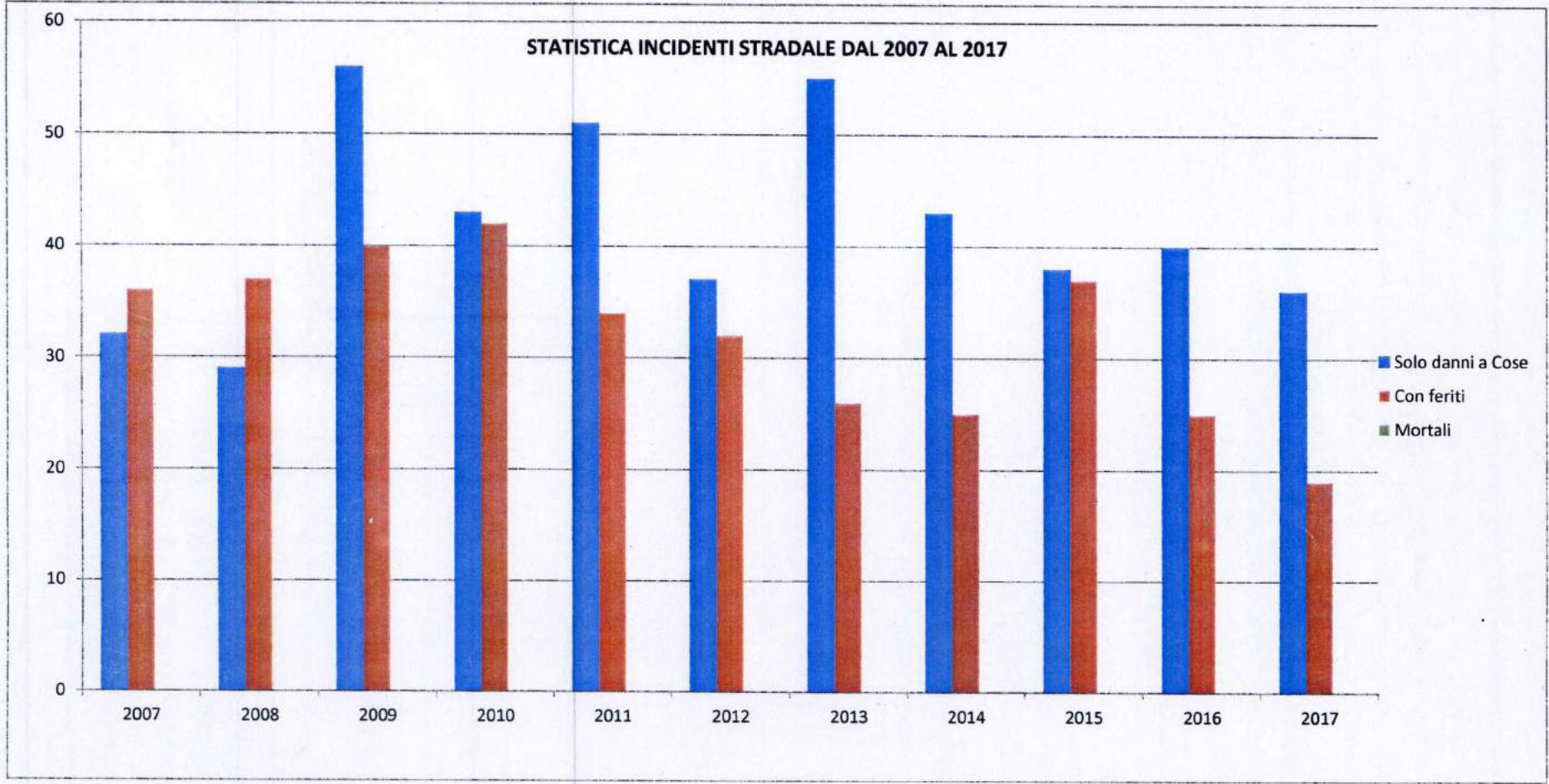
Responsabile P.O. 6
(Arch. Francesco Criscenzo)

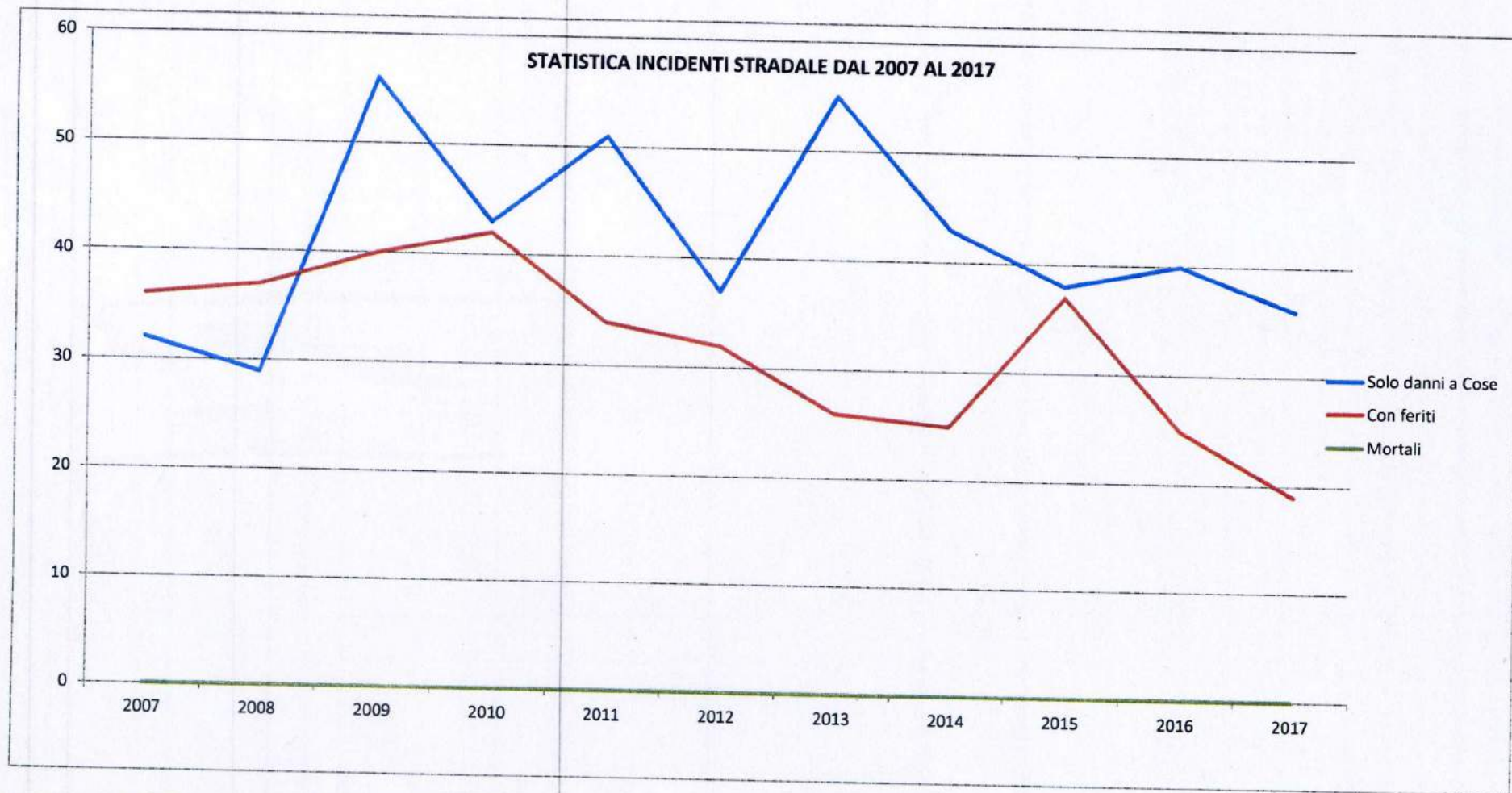
Responsabile P.O. 5
(Dot. Gaetano Raia)

Responsabile del Servizio n. 2
(Geom. Michele Vinciguerra)

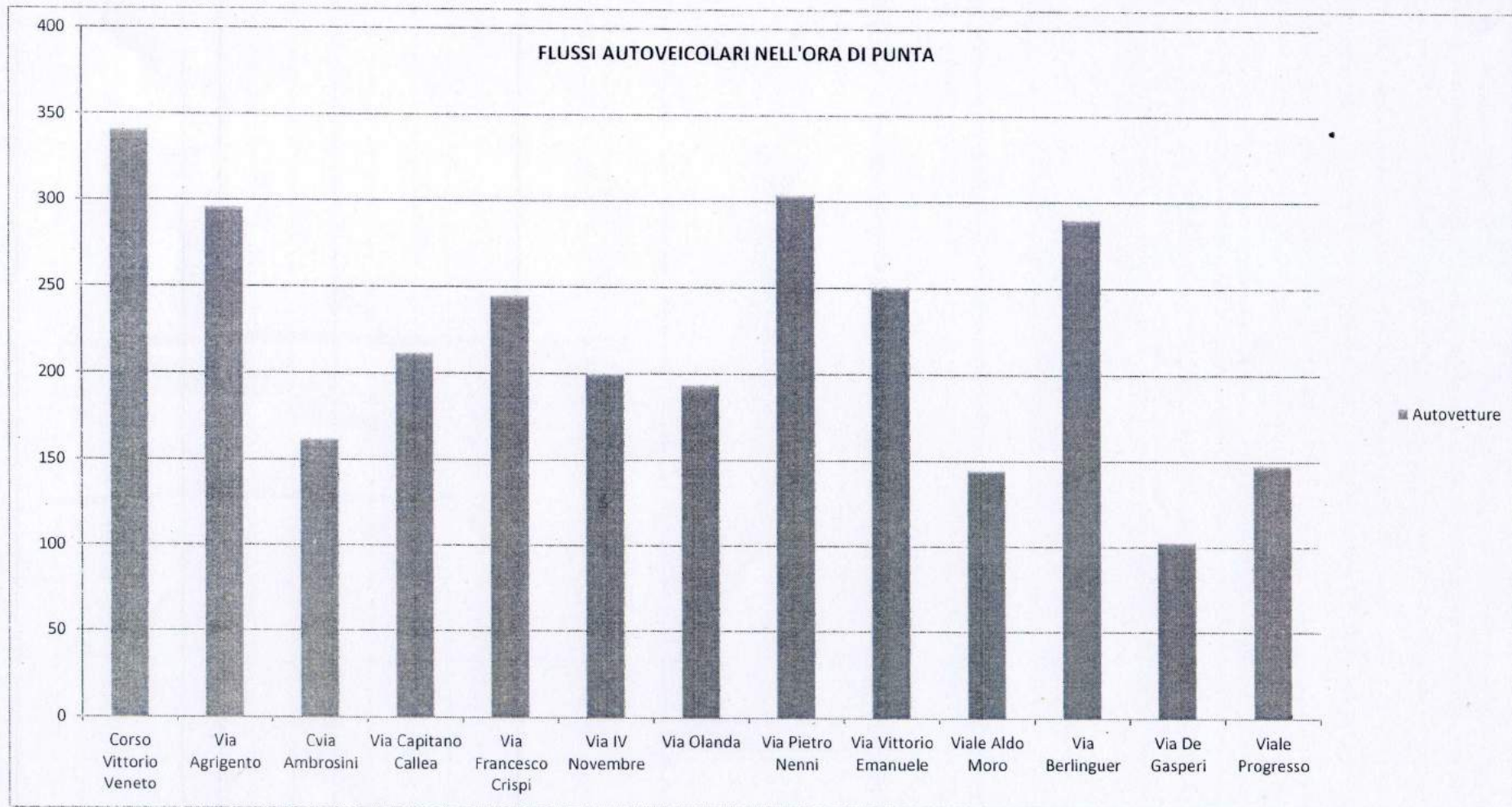
Geometra
(Angelo Montalbano)

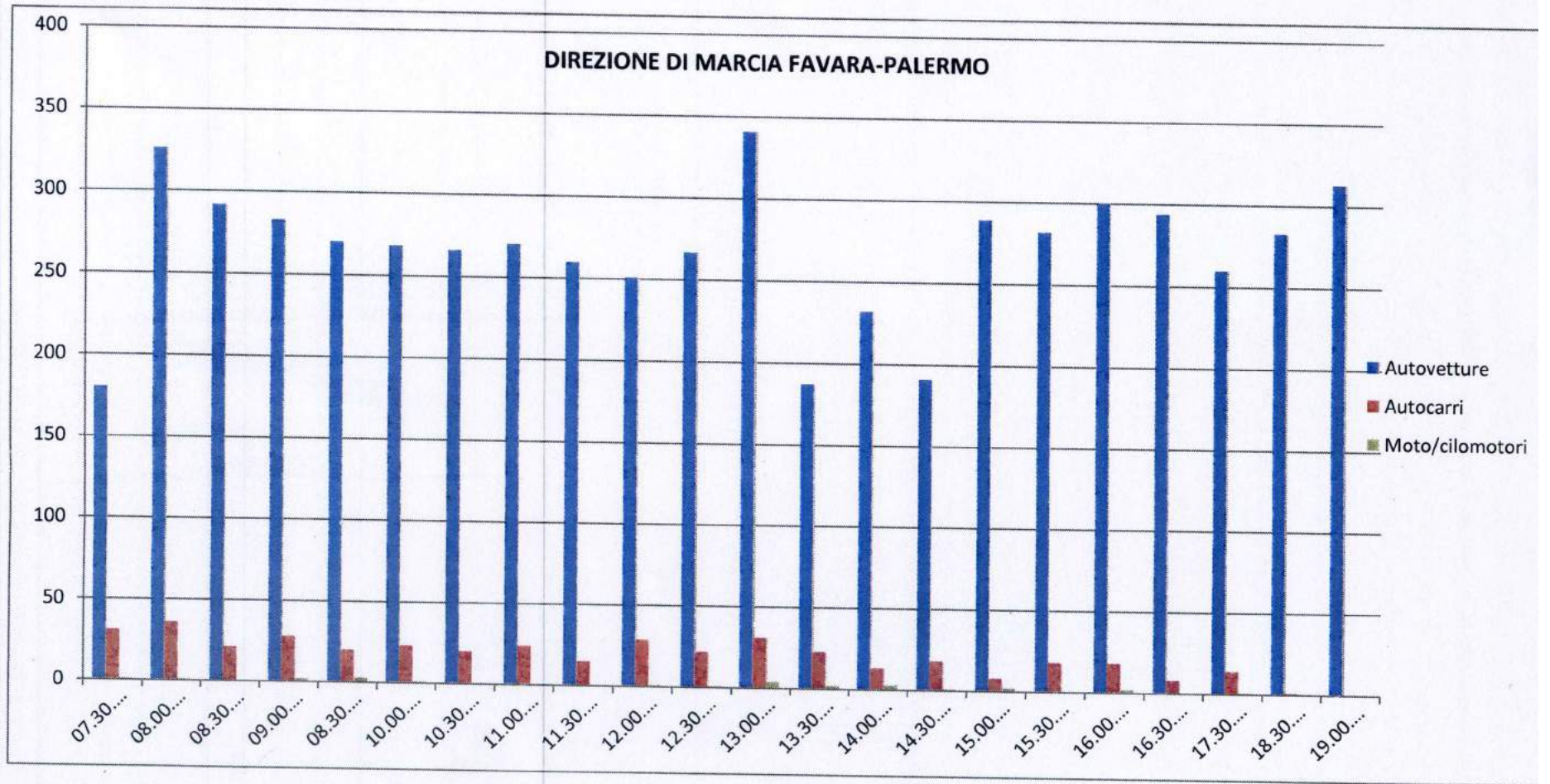
Collaboratore Tecnico
(Francesco Nobile)



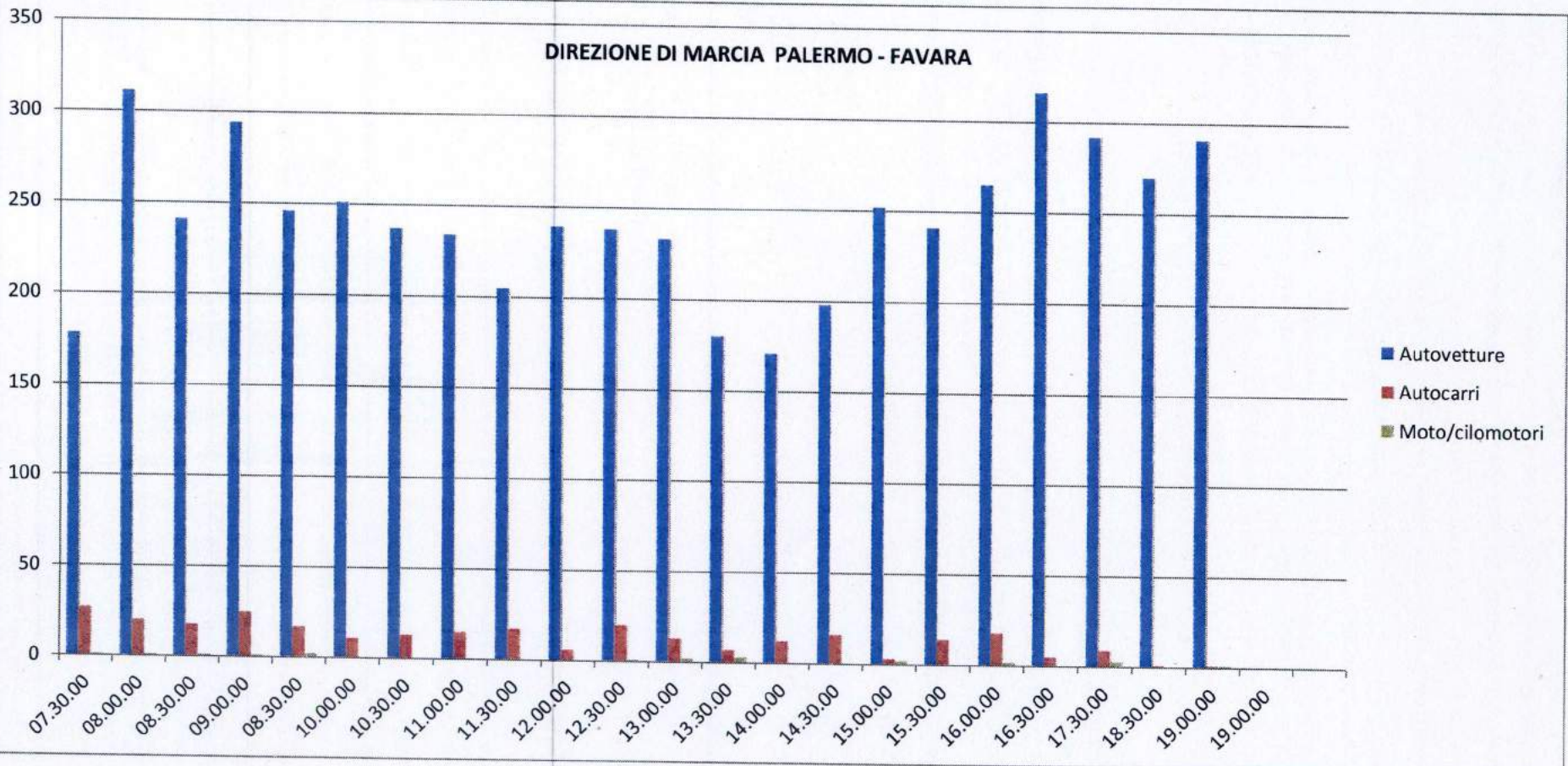


FLUSSI AUTOVEICOLARI NELL'ORA DI PUNTA

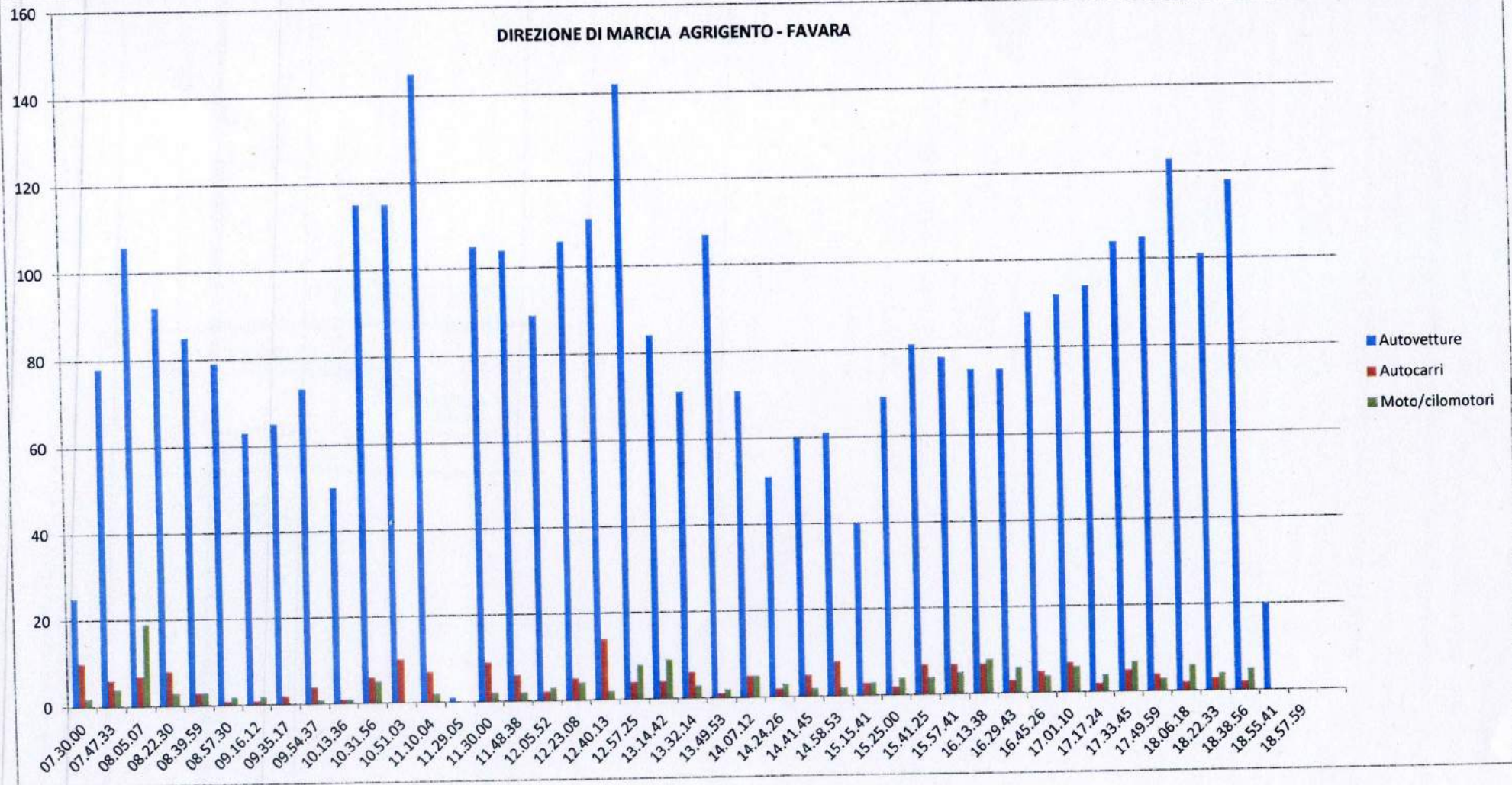




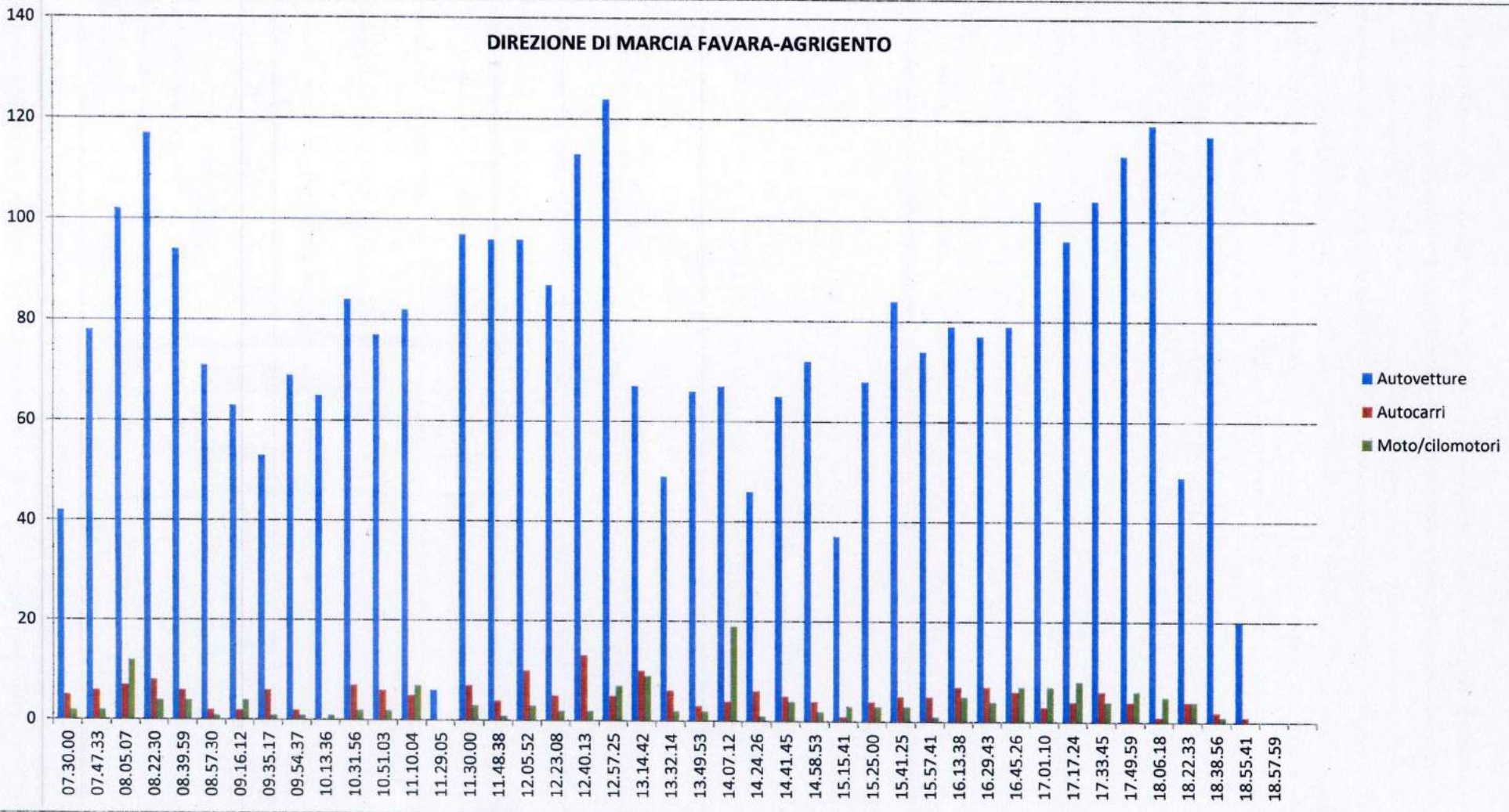
DIREZIONE DI MARCIA PALERMO - FAVARA



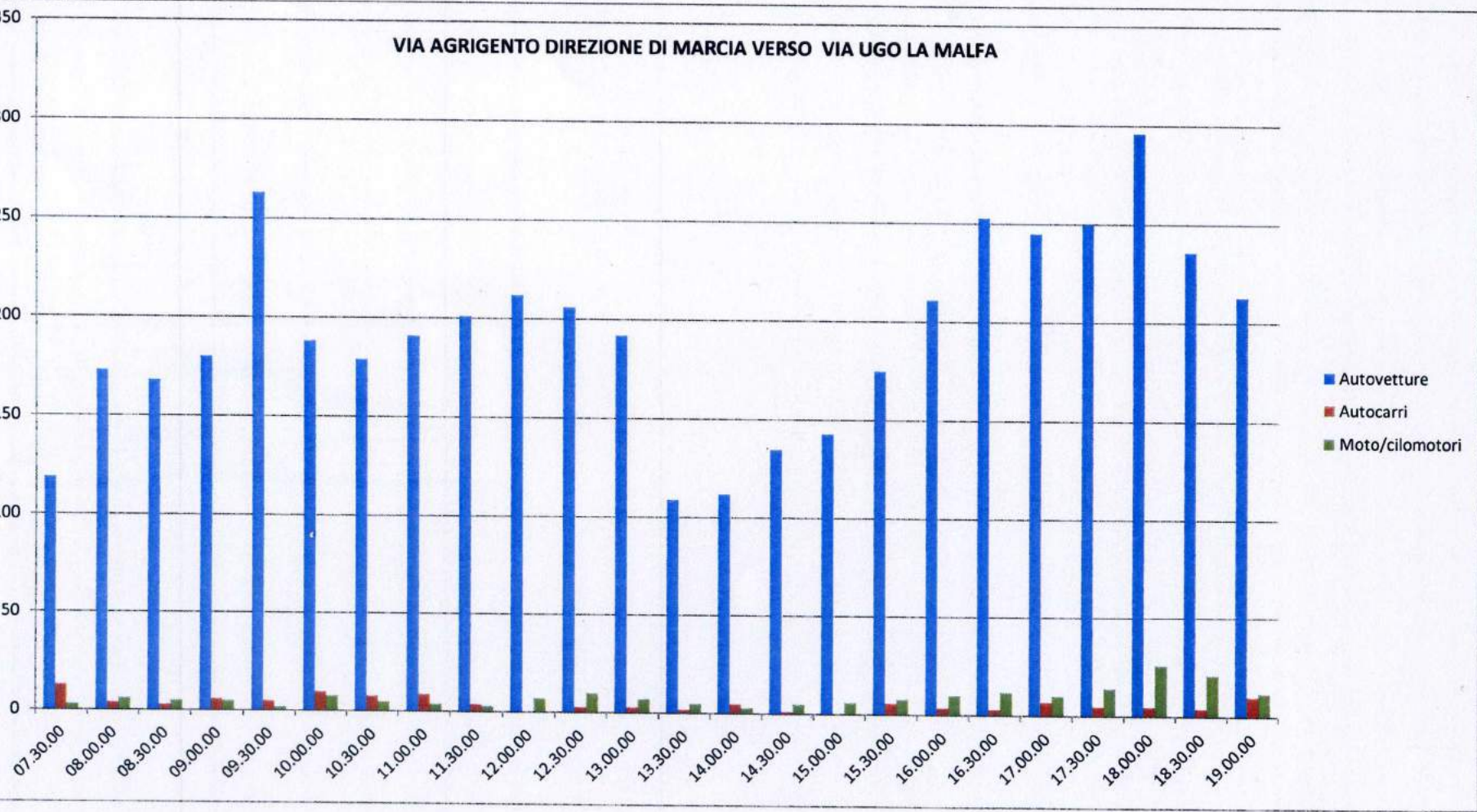
DIREZIONE DI MARCIA AGRIGENTO - FAVARA



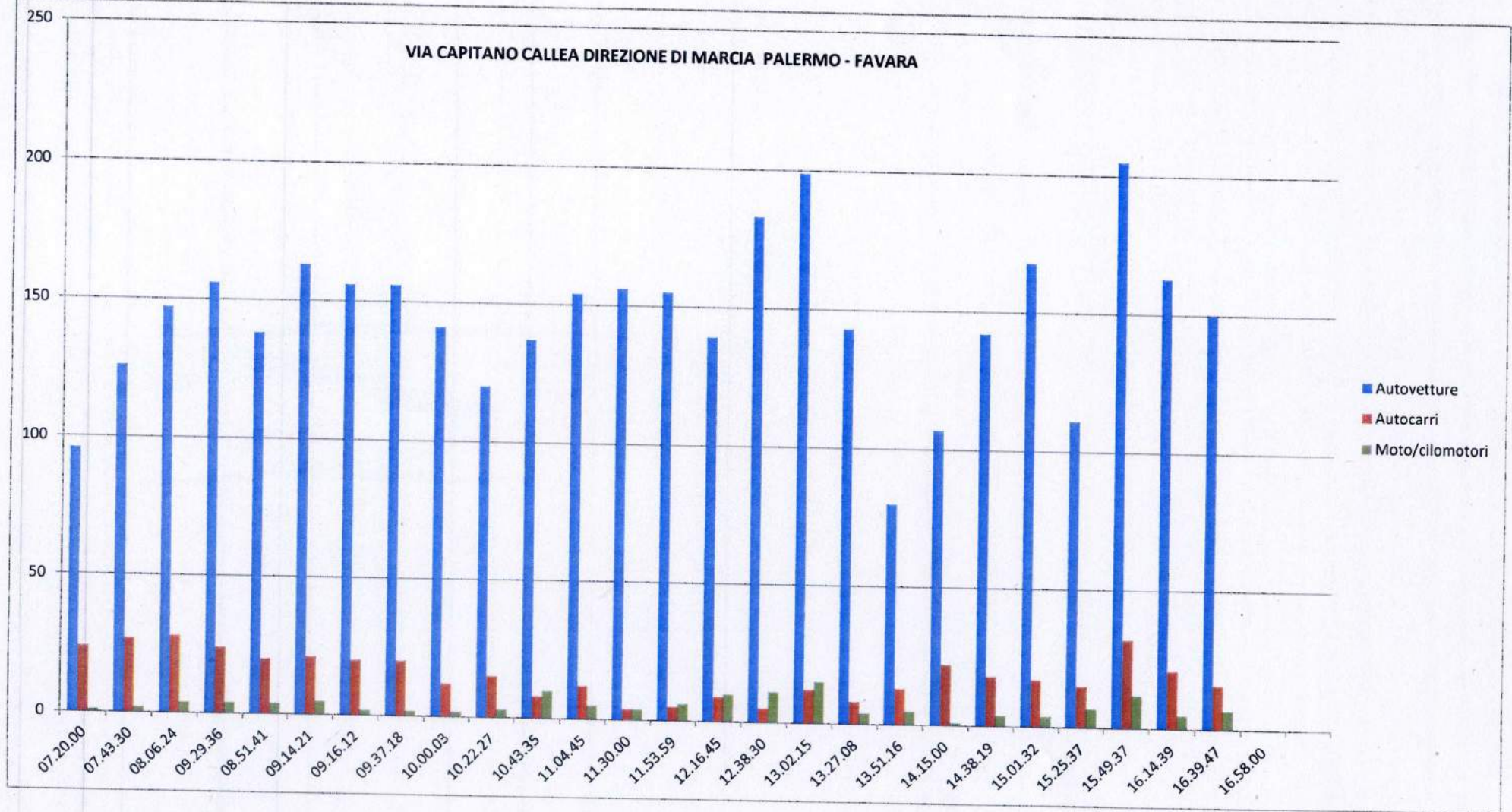
DIREZIONE DI MARCIA FAVARA-AGRIGENTO



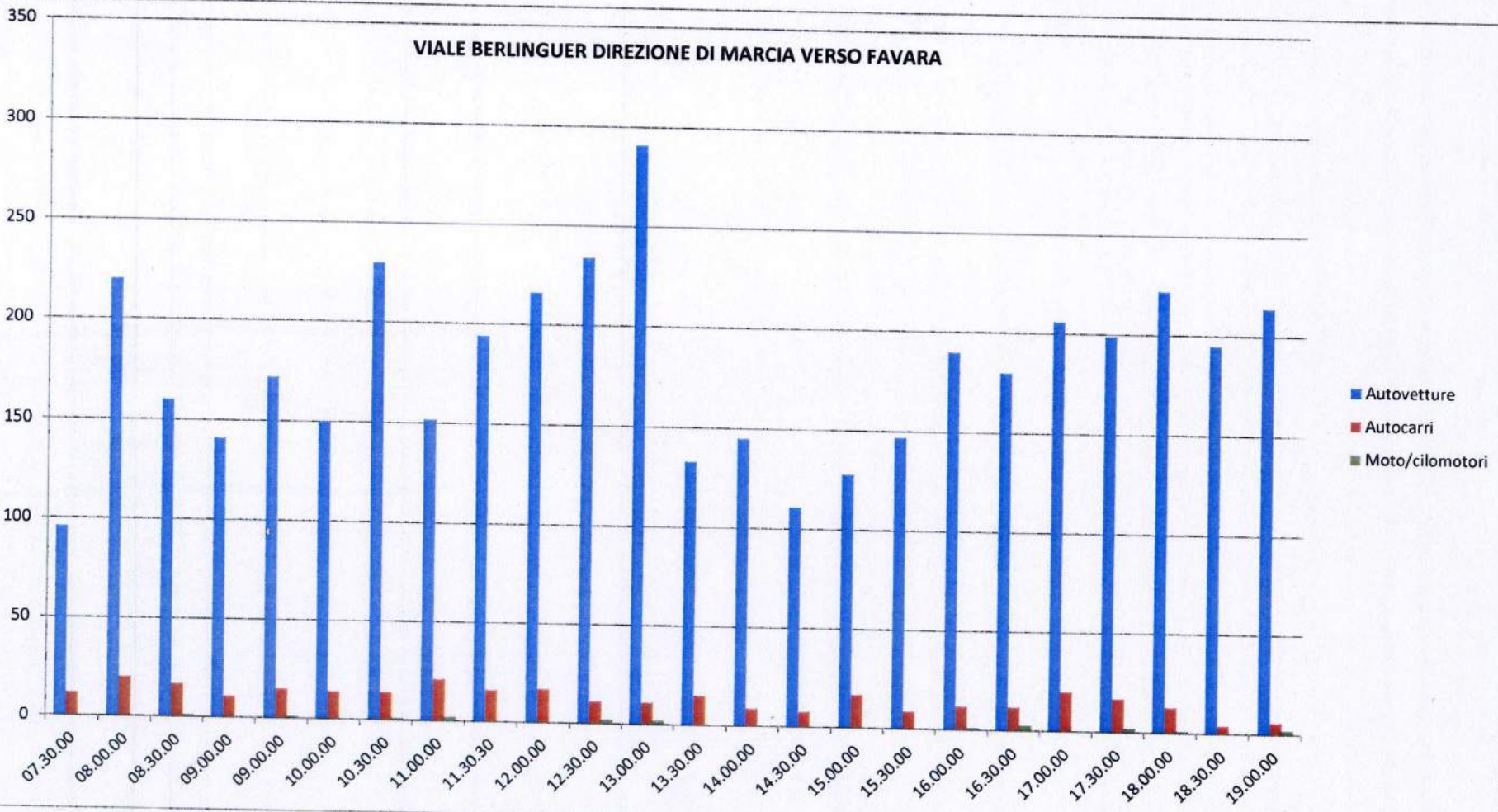
VIA AGRIGENTO DIREZIONE DI MARCIA VERSO VIA UGO LA MALFA

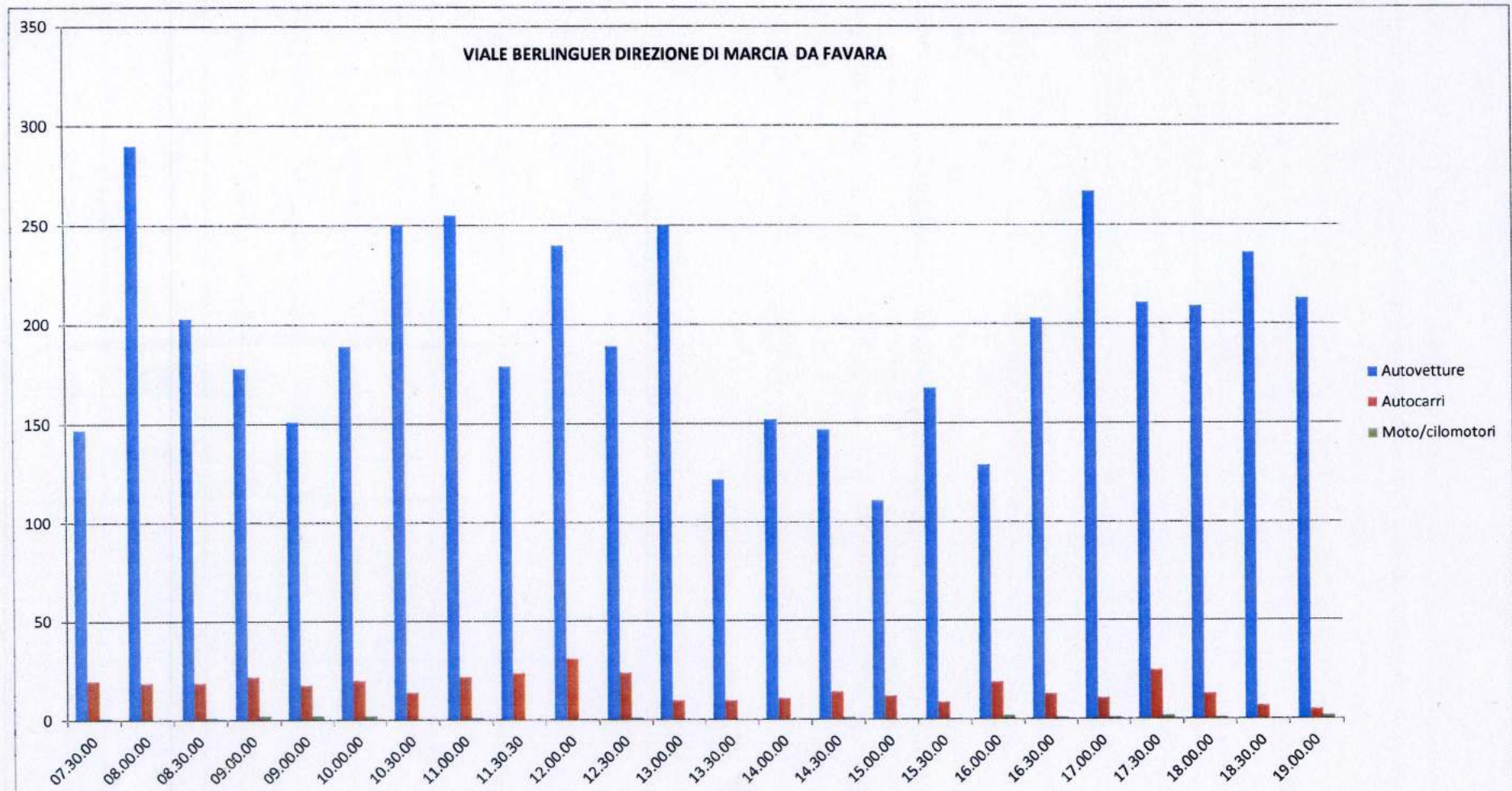


VIA CAPITANO CALLEA DIREZIONE DI MARCIA PALERMO - FAVARA

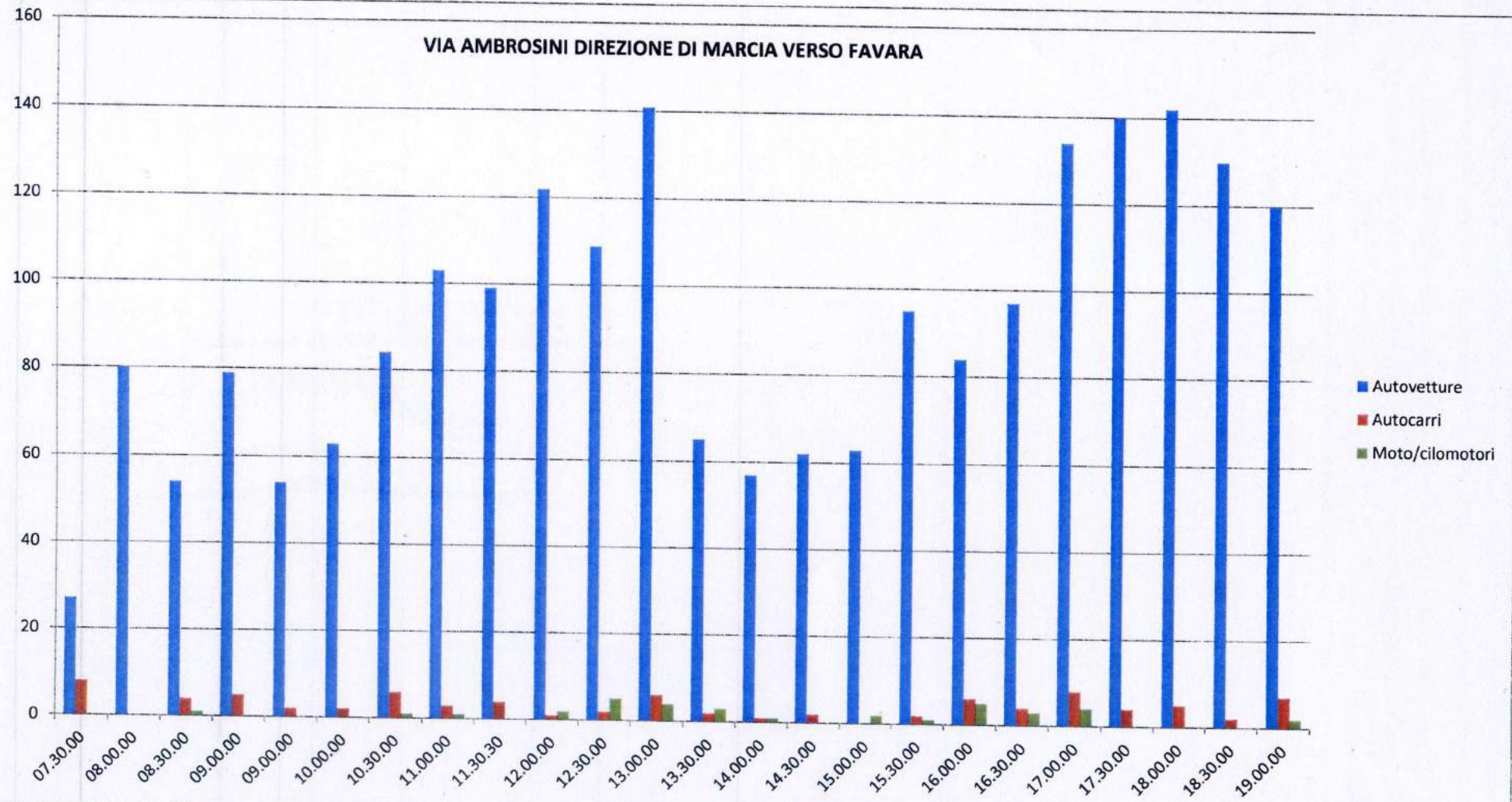


VIALE BERLINGUER DIREZIONE DI MARCIA VERSO FAVARA

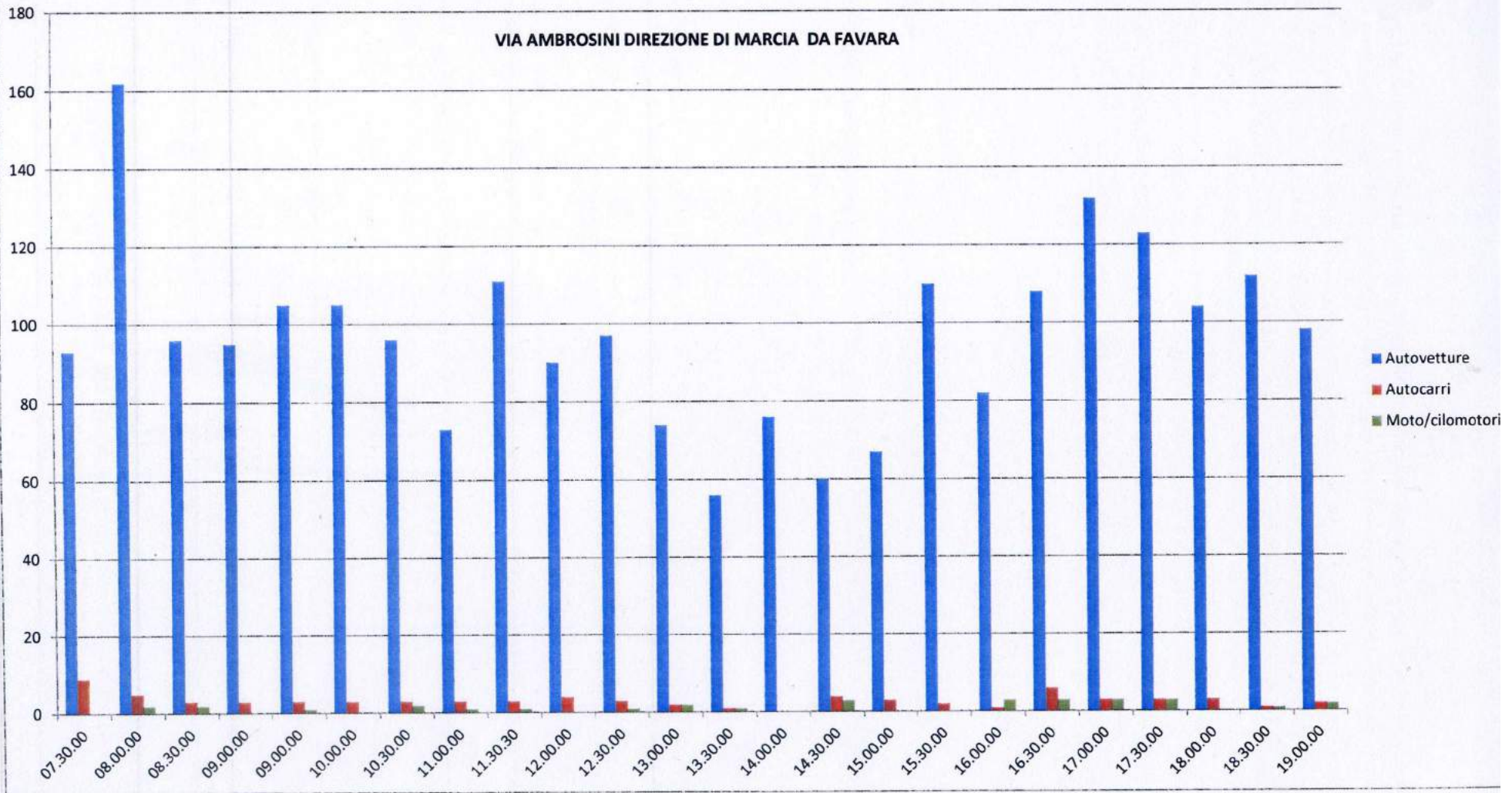




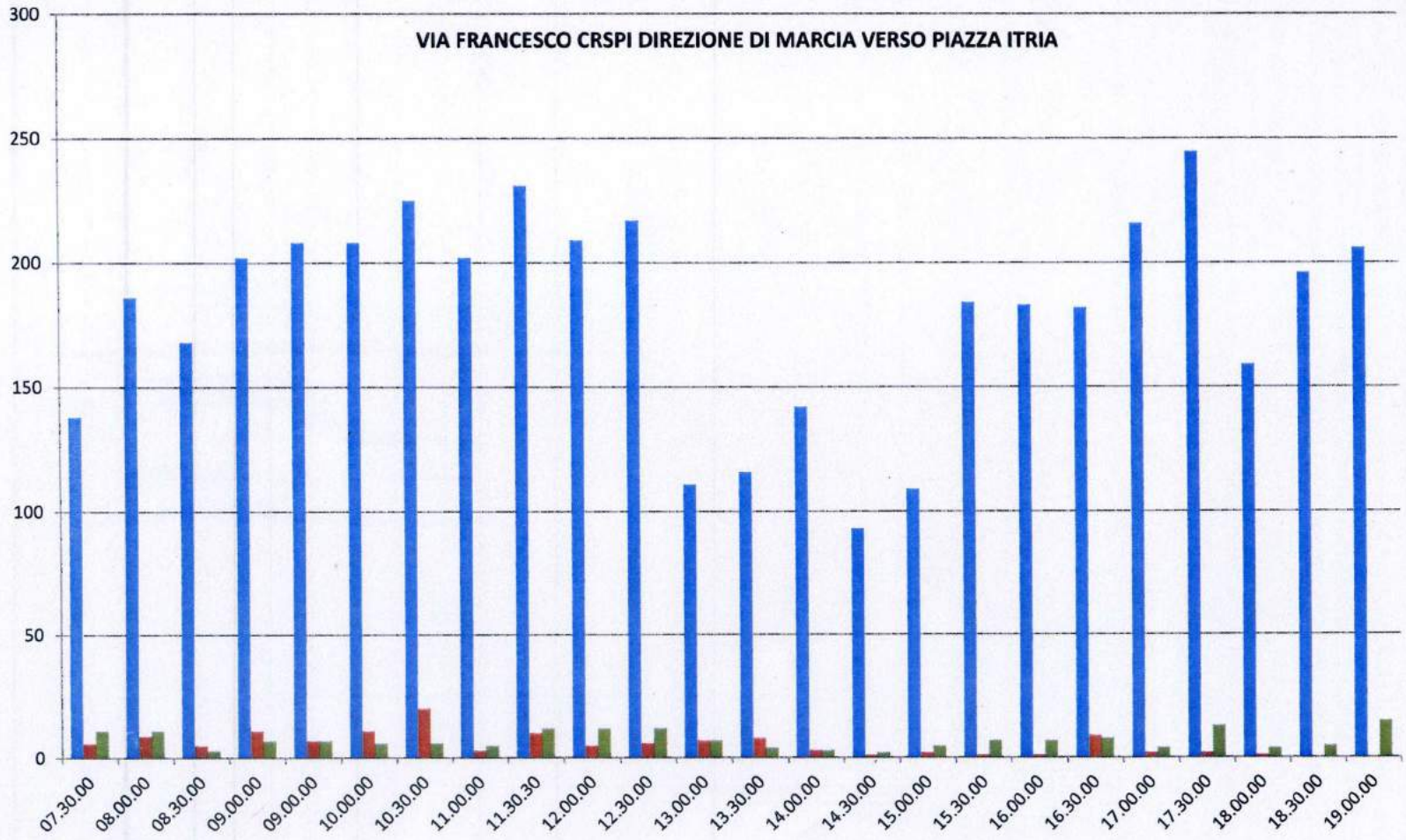
VIA AMBROSINI DIREZIONE DI MARCIA VERSO FAVARA



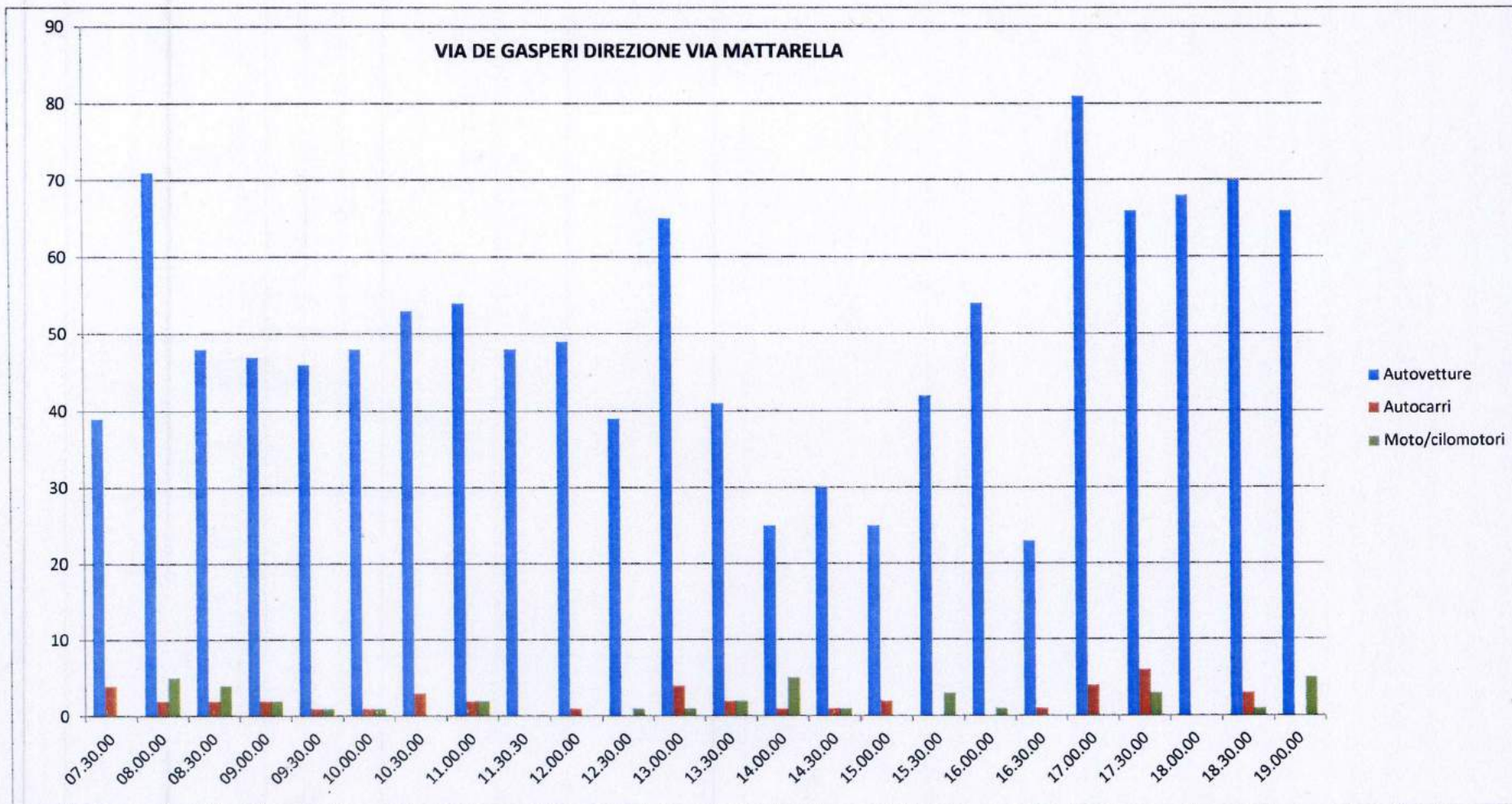
VIA AMBROSINI DIREZIONE DI MARCIA DA FAVARA

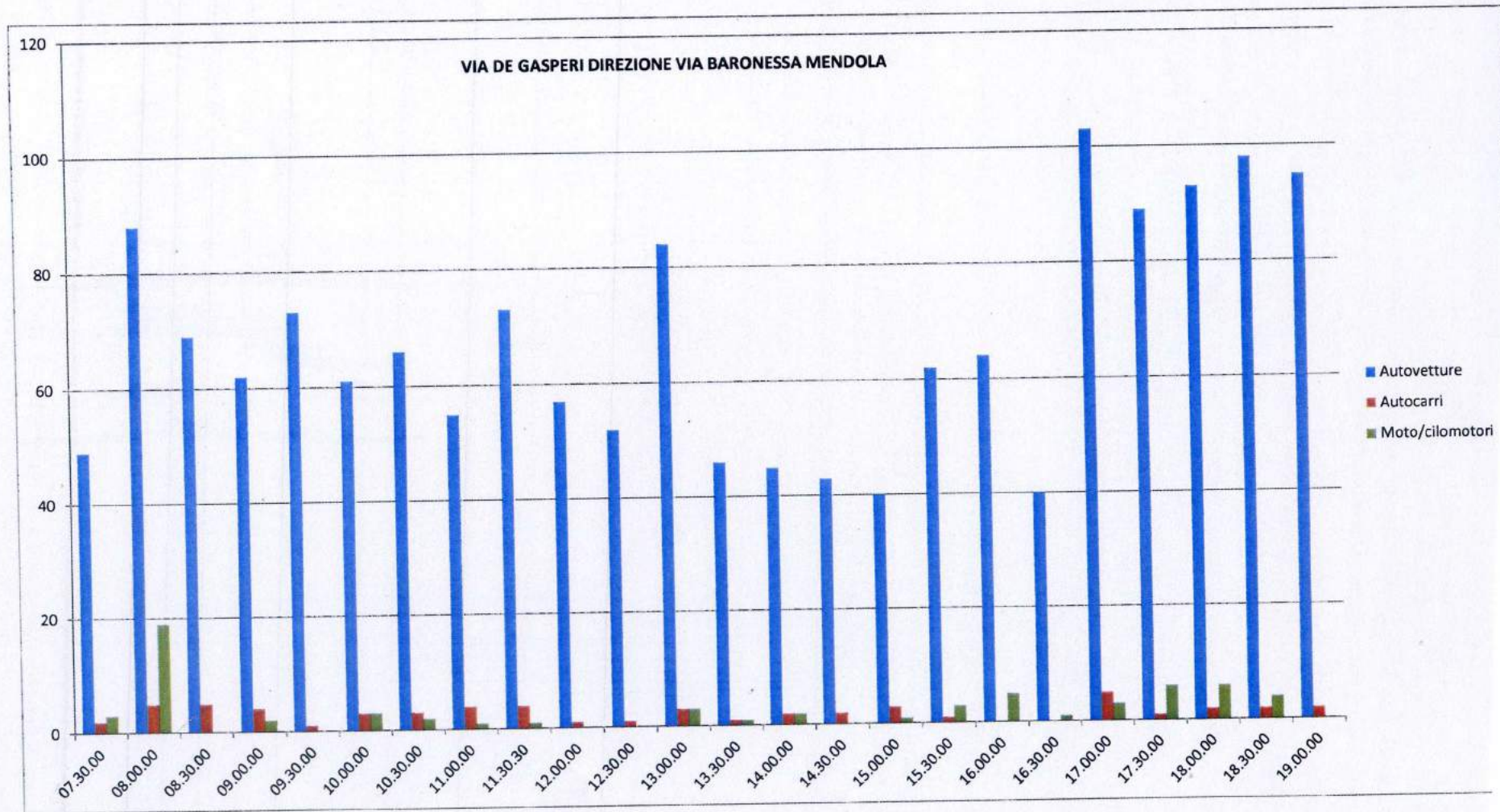


VIA FRANCESCO CRSPI DIREZIONE DI MARCIA VERSO PIAZZA ITRIA

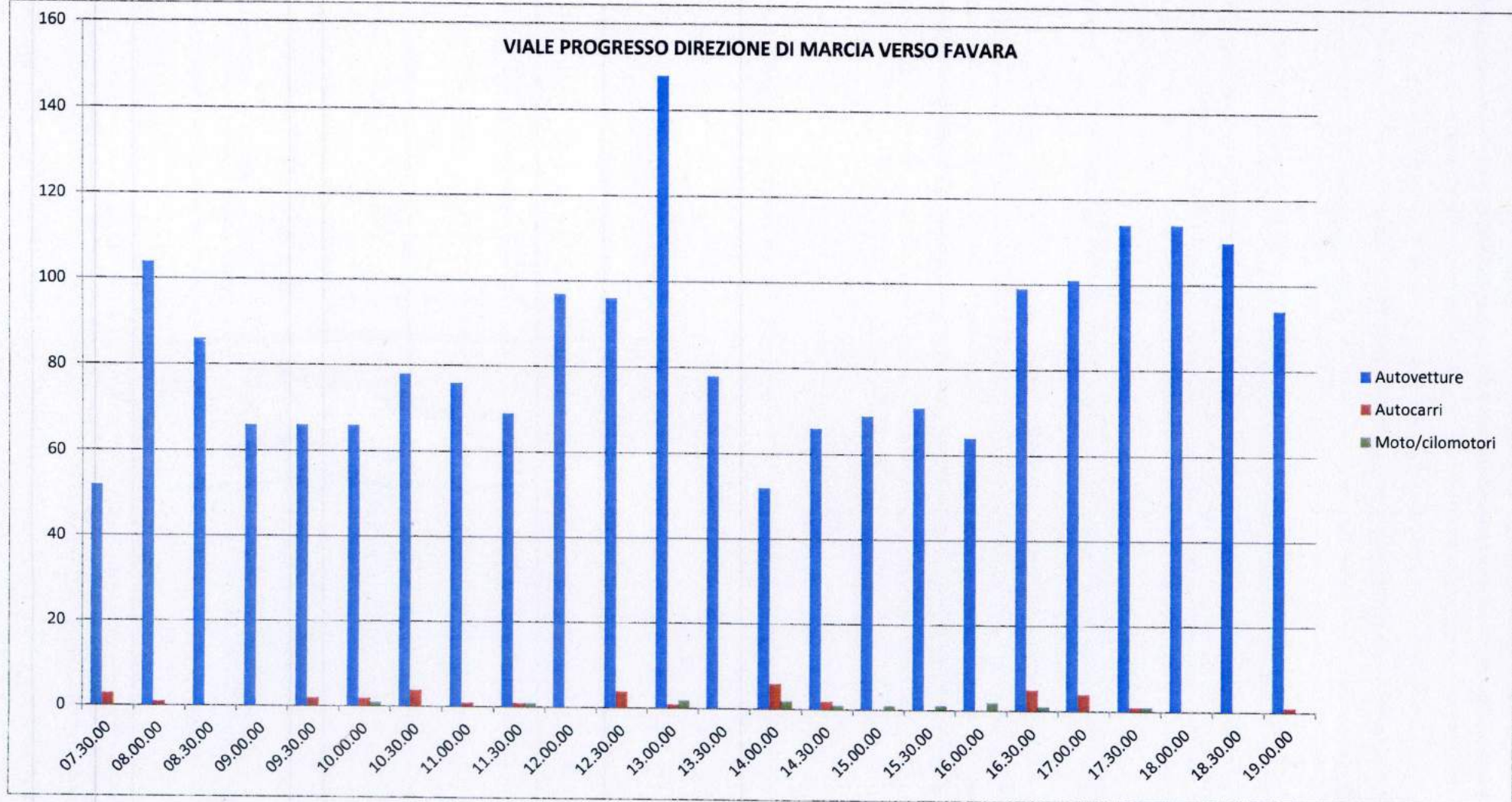


- Autovetture
- Autocarri
- Moto/cilomotori

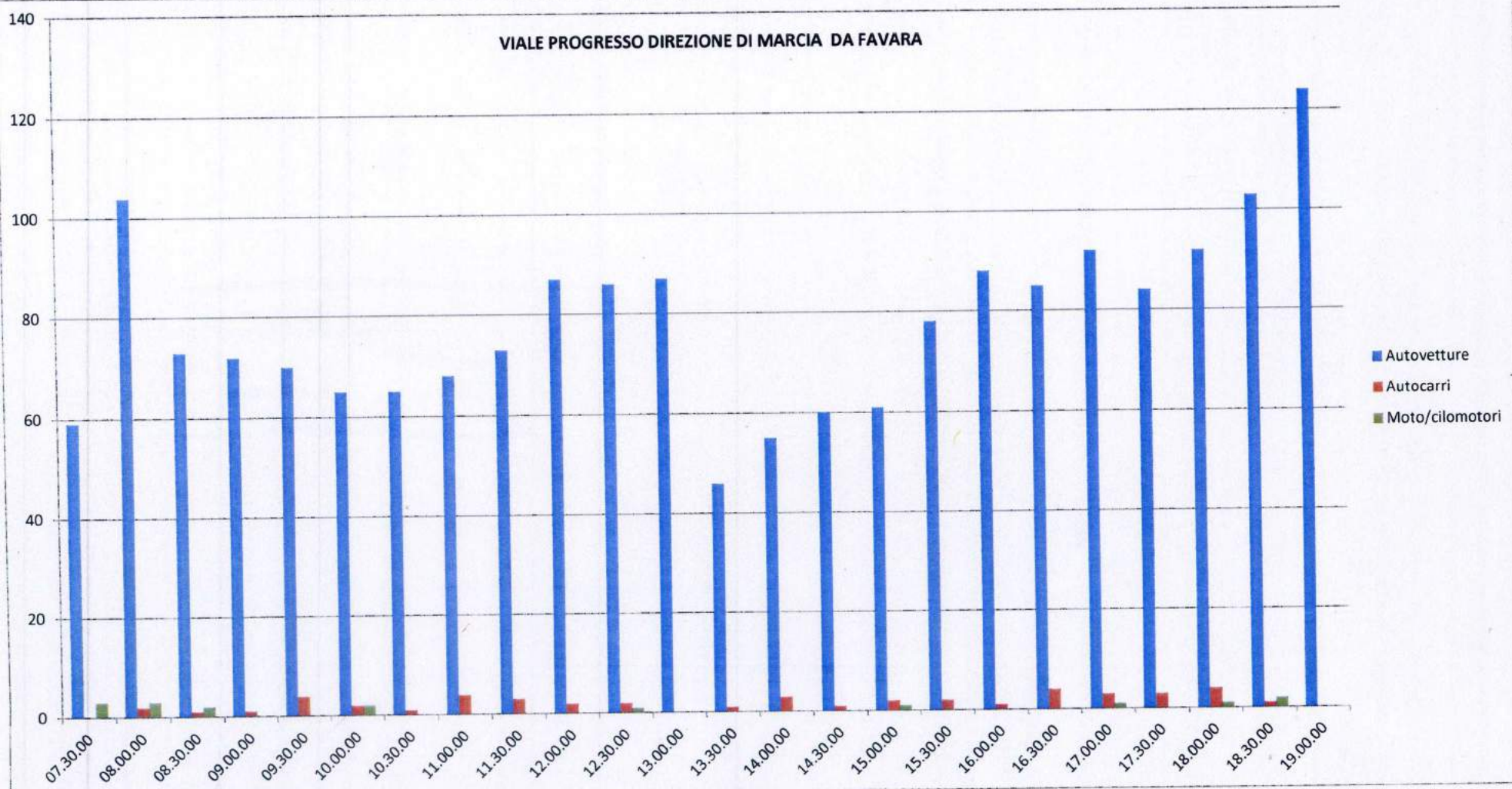


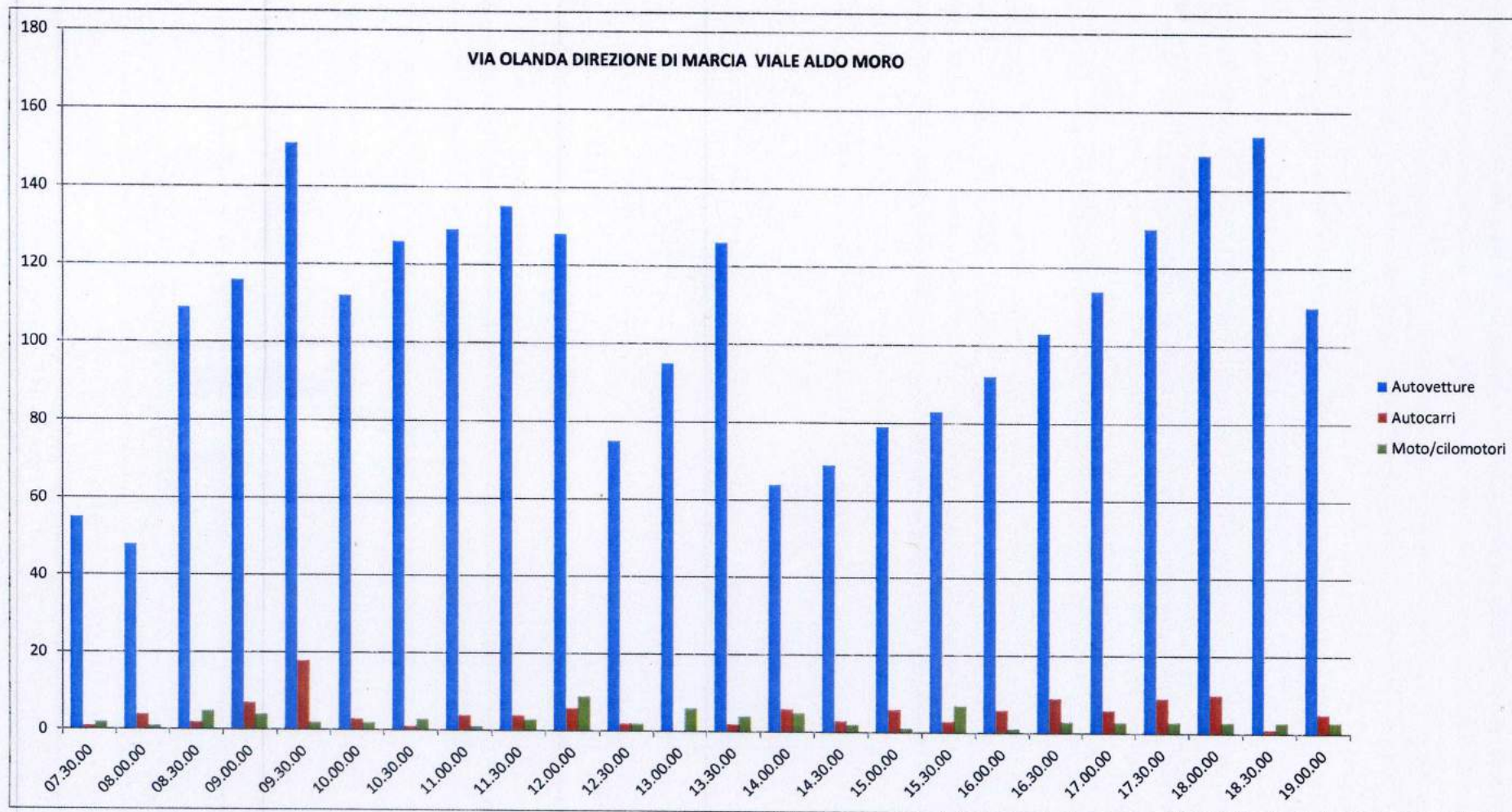


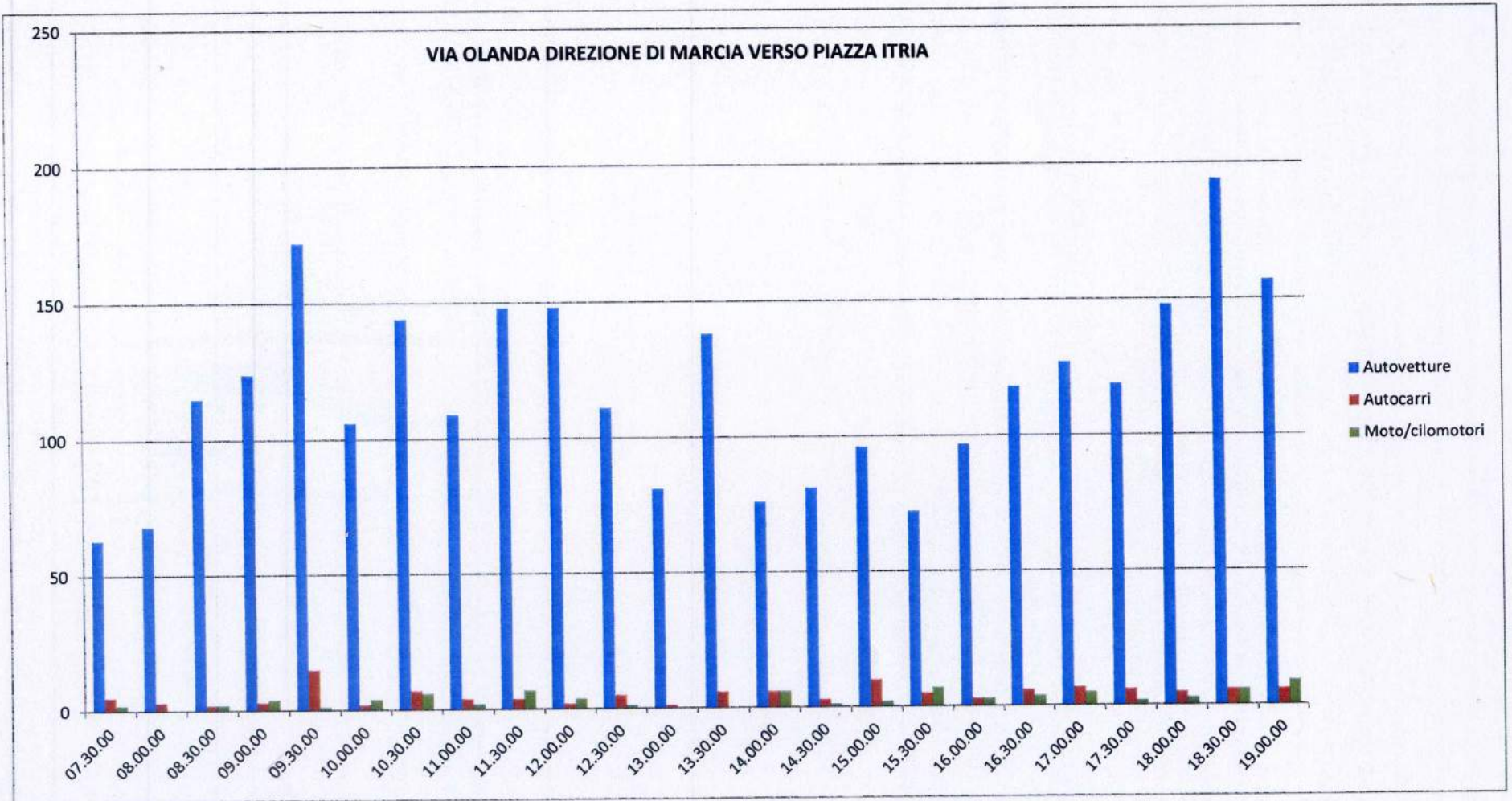
VIALE PROGRESSO DIREZIONE DI MARCIA VERSO FAVARA



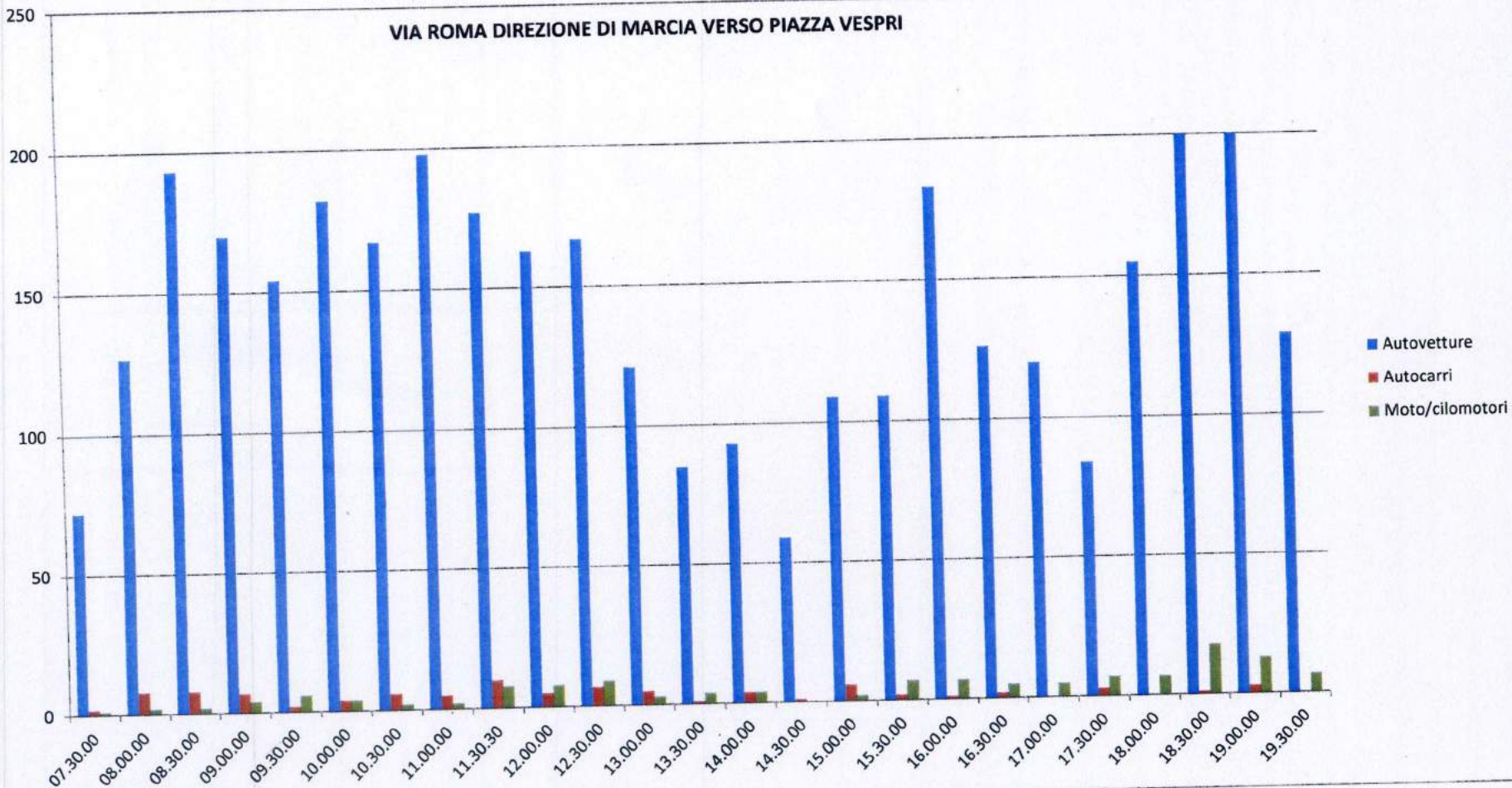
VIALE PROGRESSO DIREZIONE DI MARCIA DA FAVARA

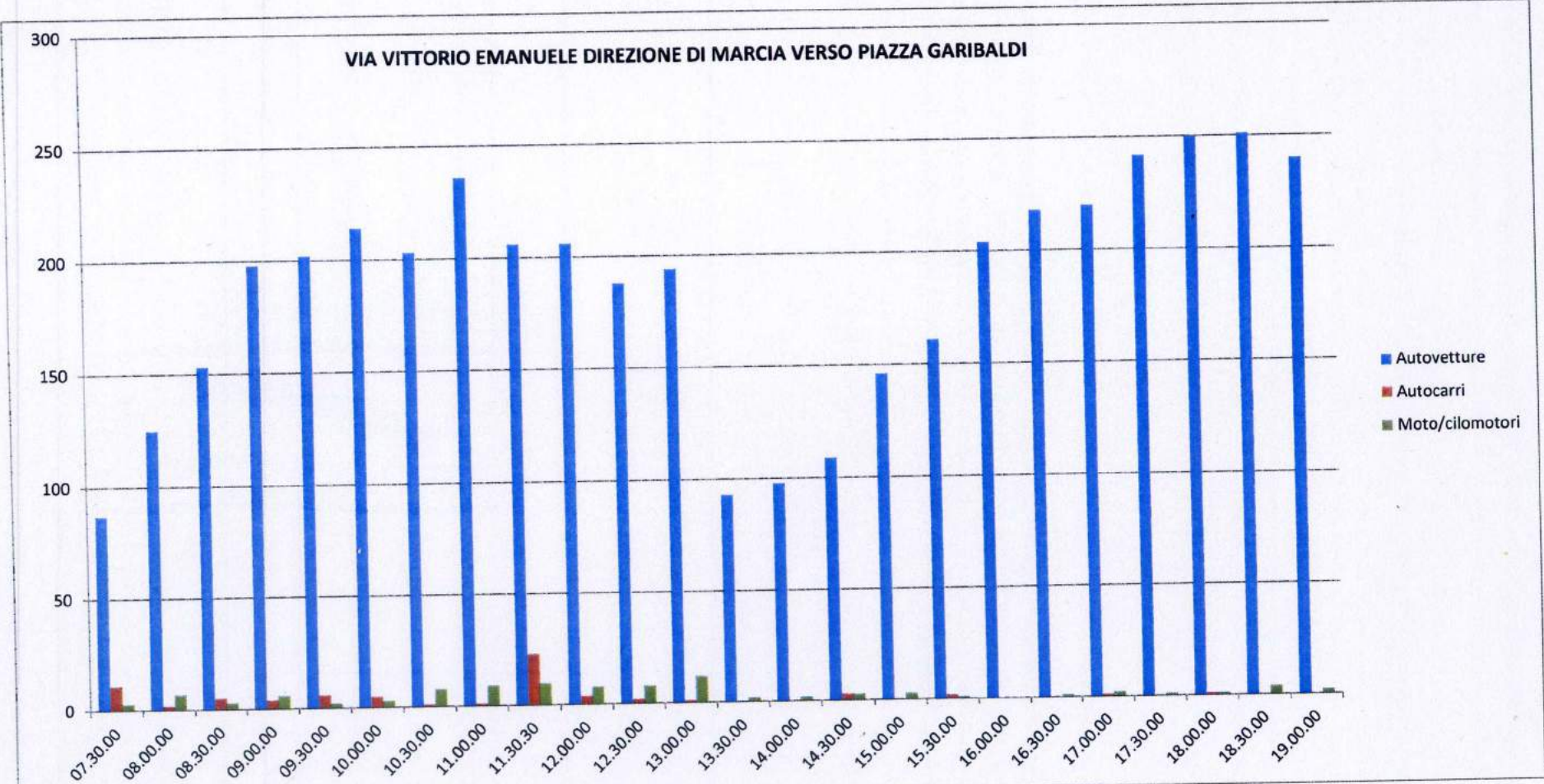




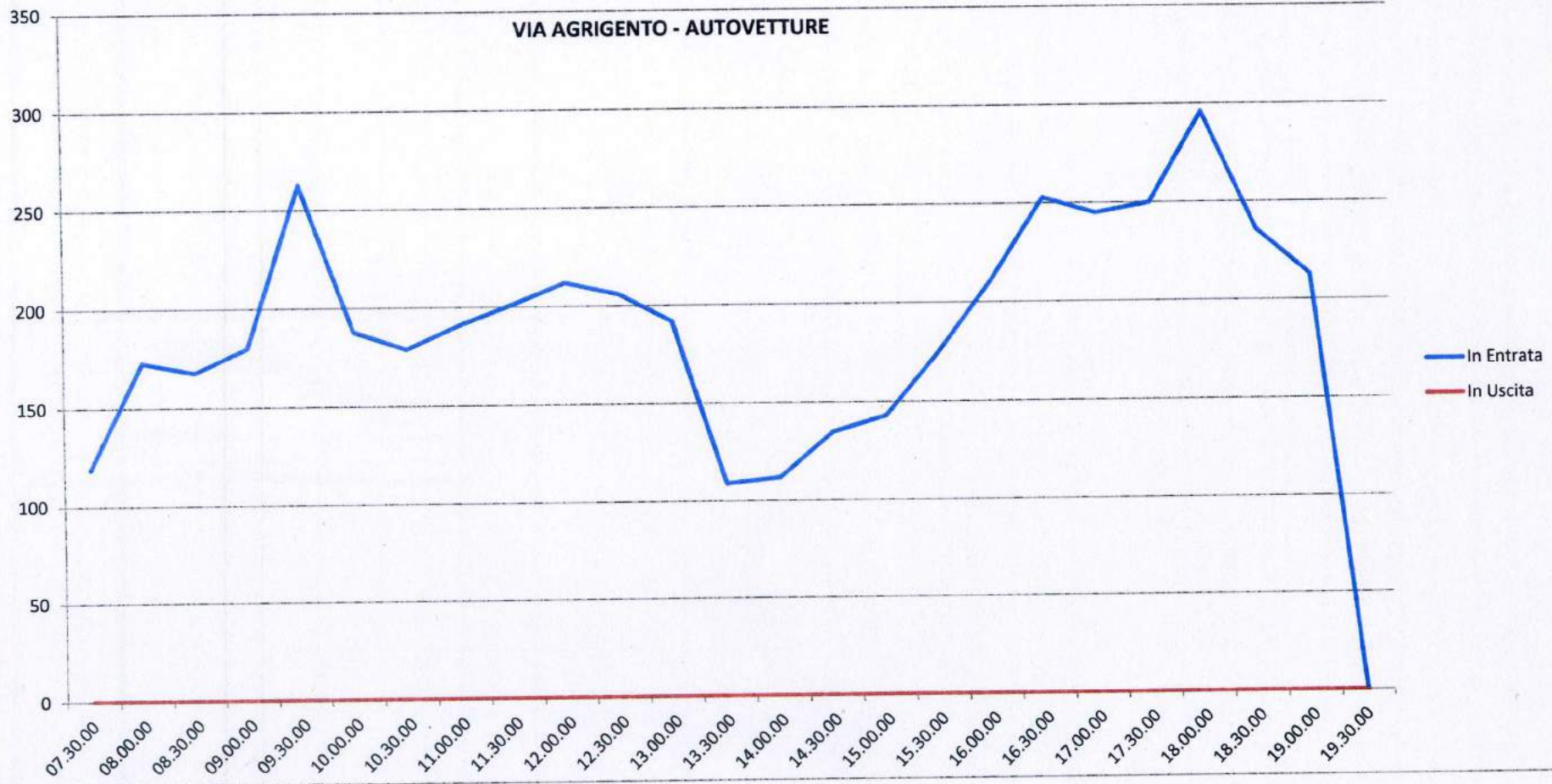


VIA ROMA DIREZIONE DI MARCIA VERSO PIAZZA VESPRI

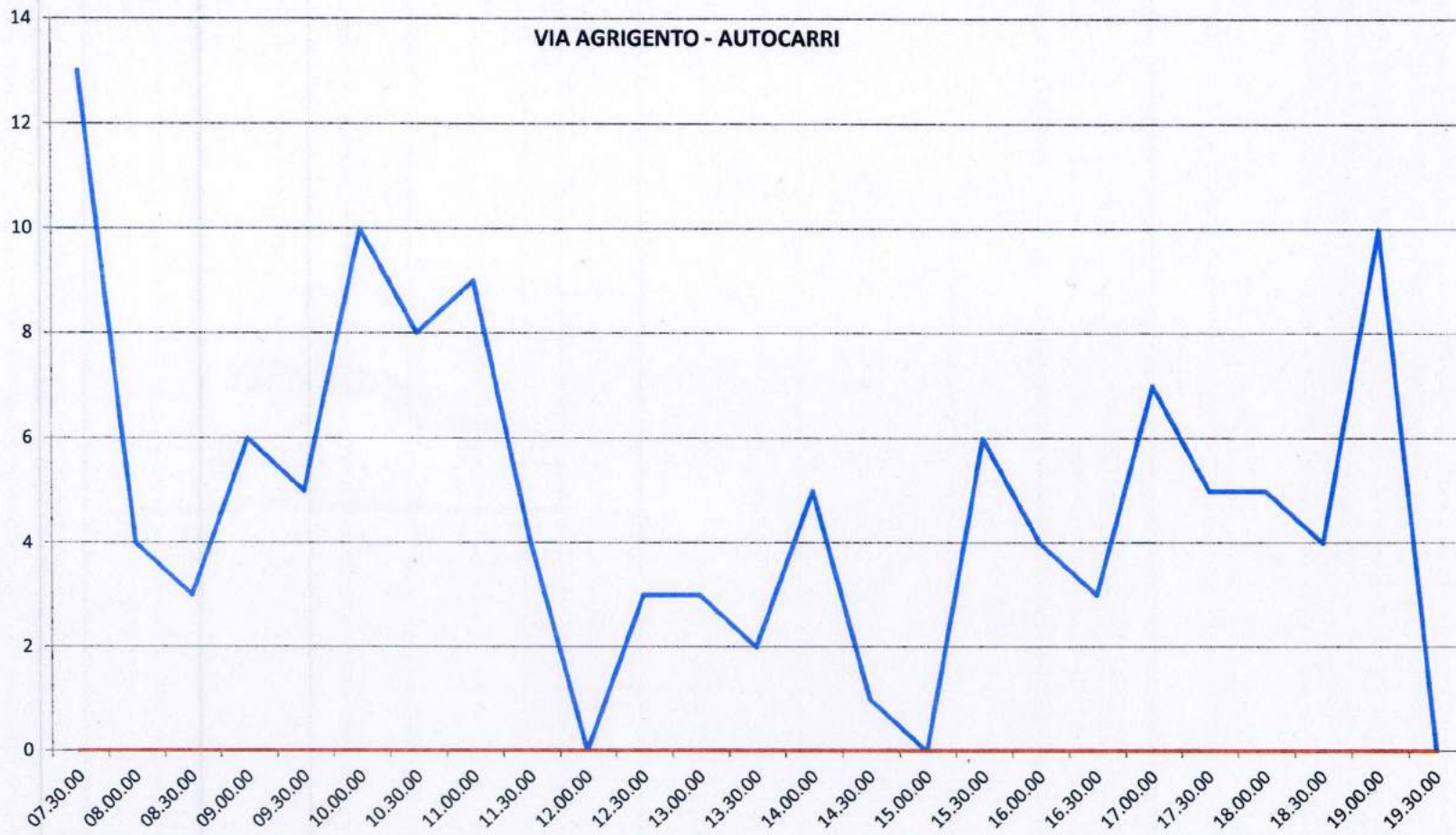


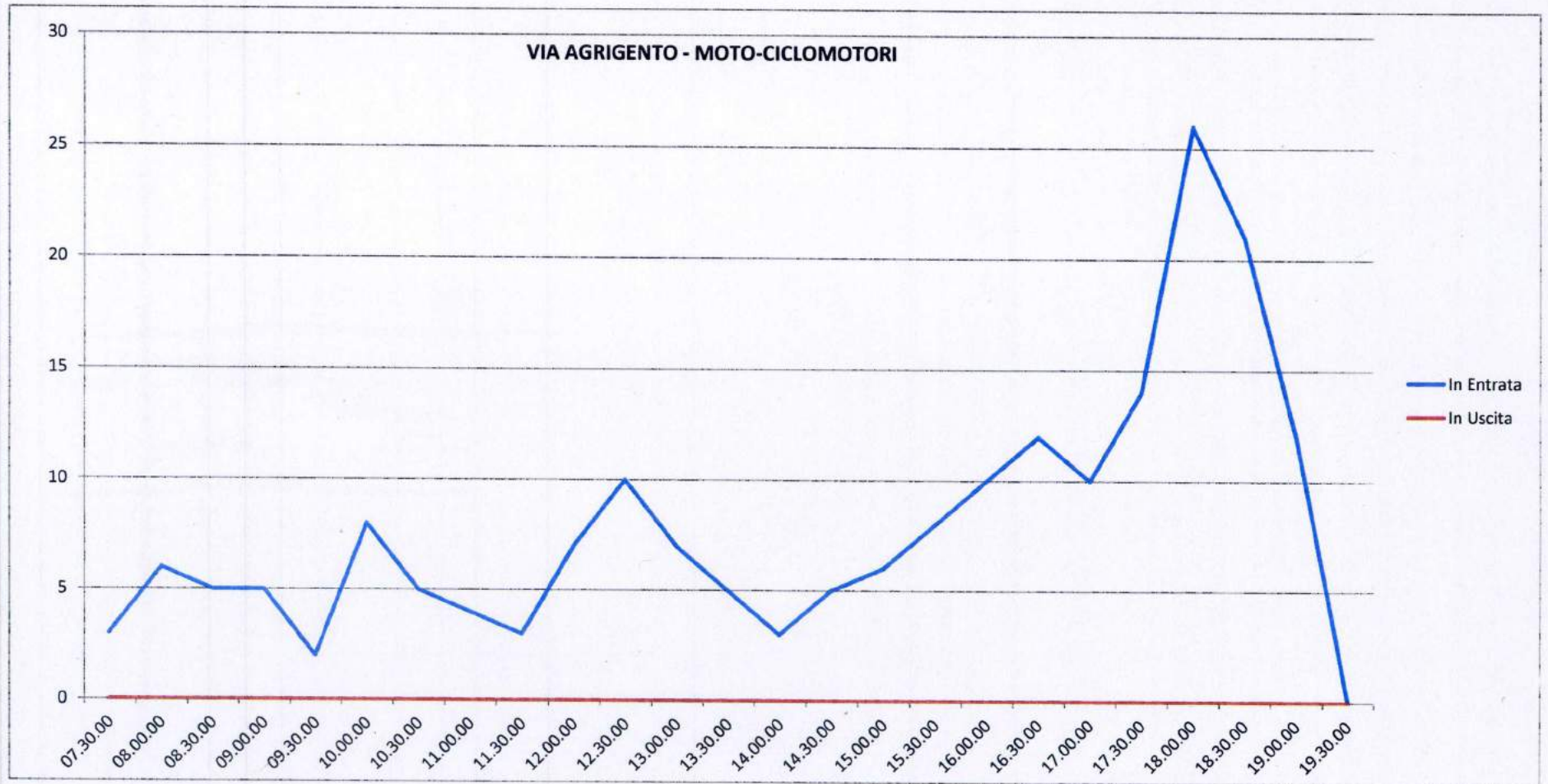


VIA AGRIGENTO - AUTOVETTURE

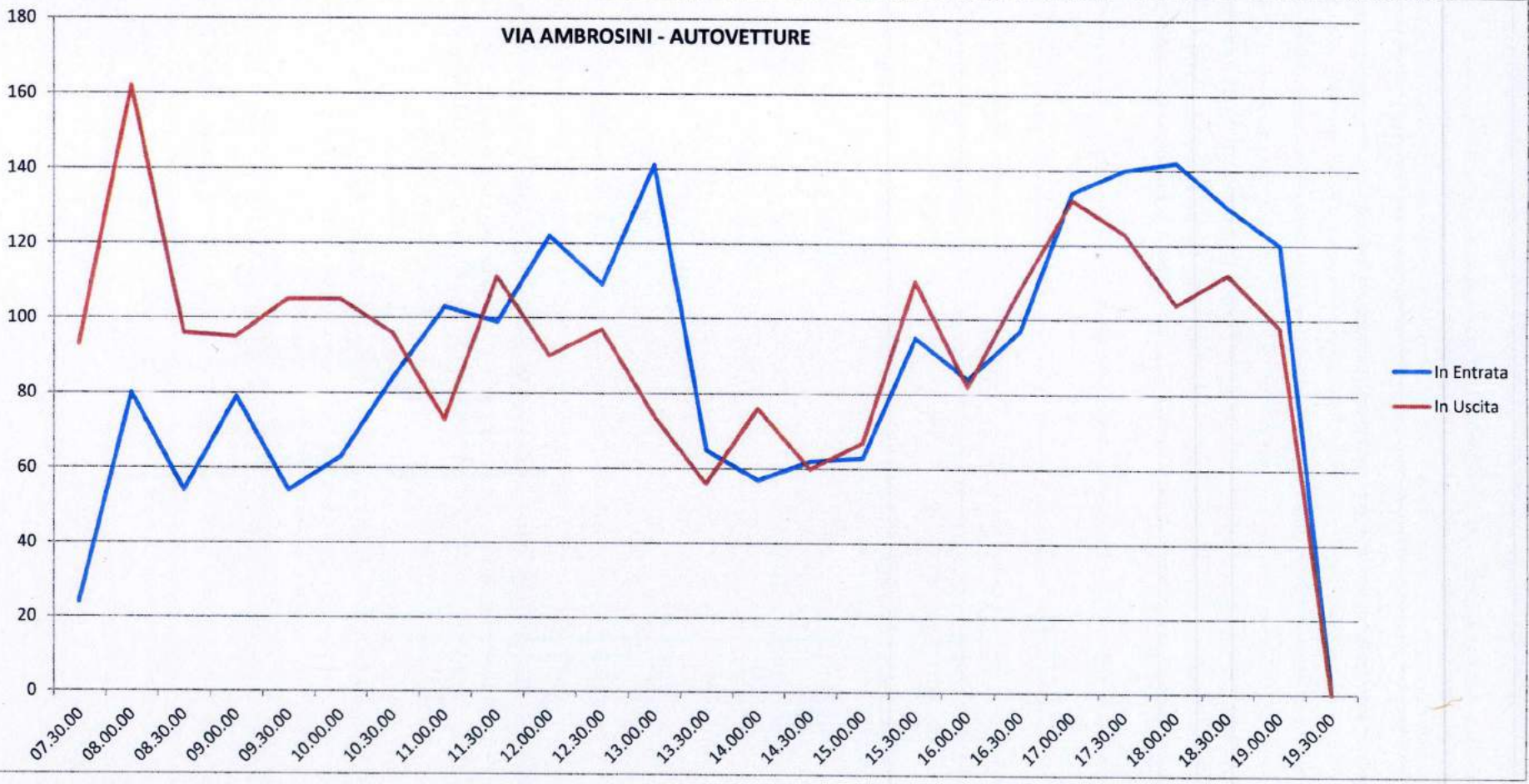


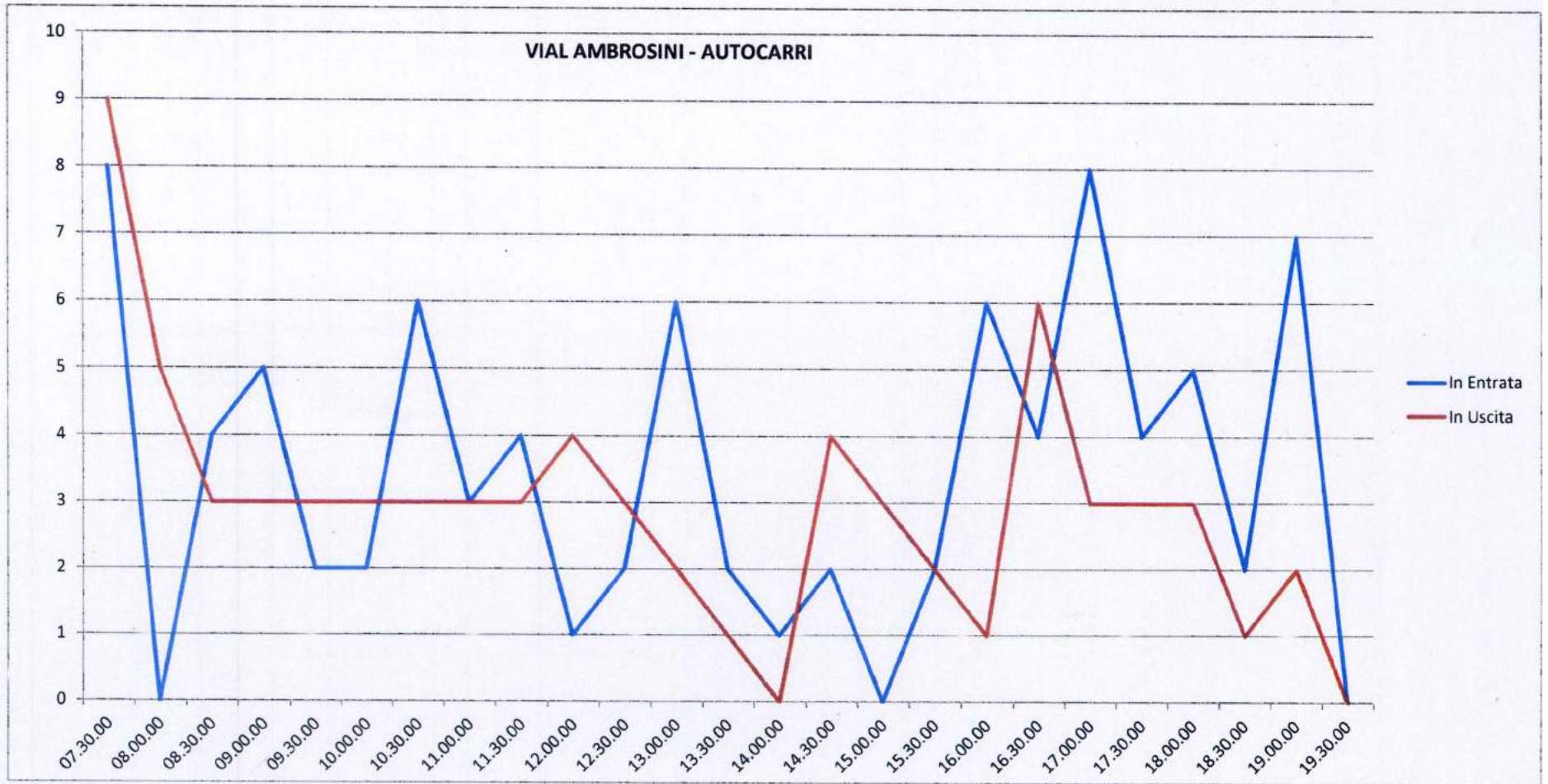
VIA AGRIGENTO - AUTOCARRI



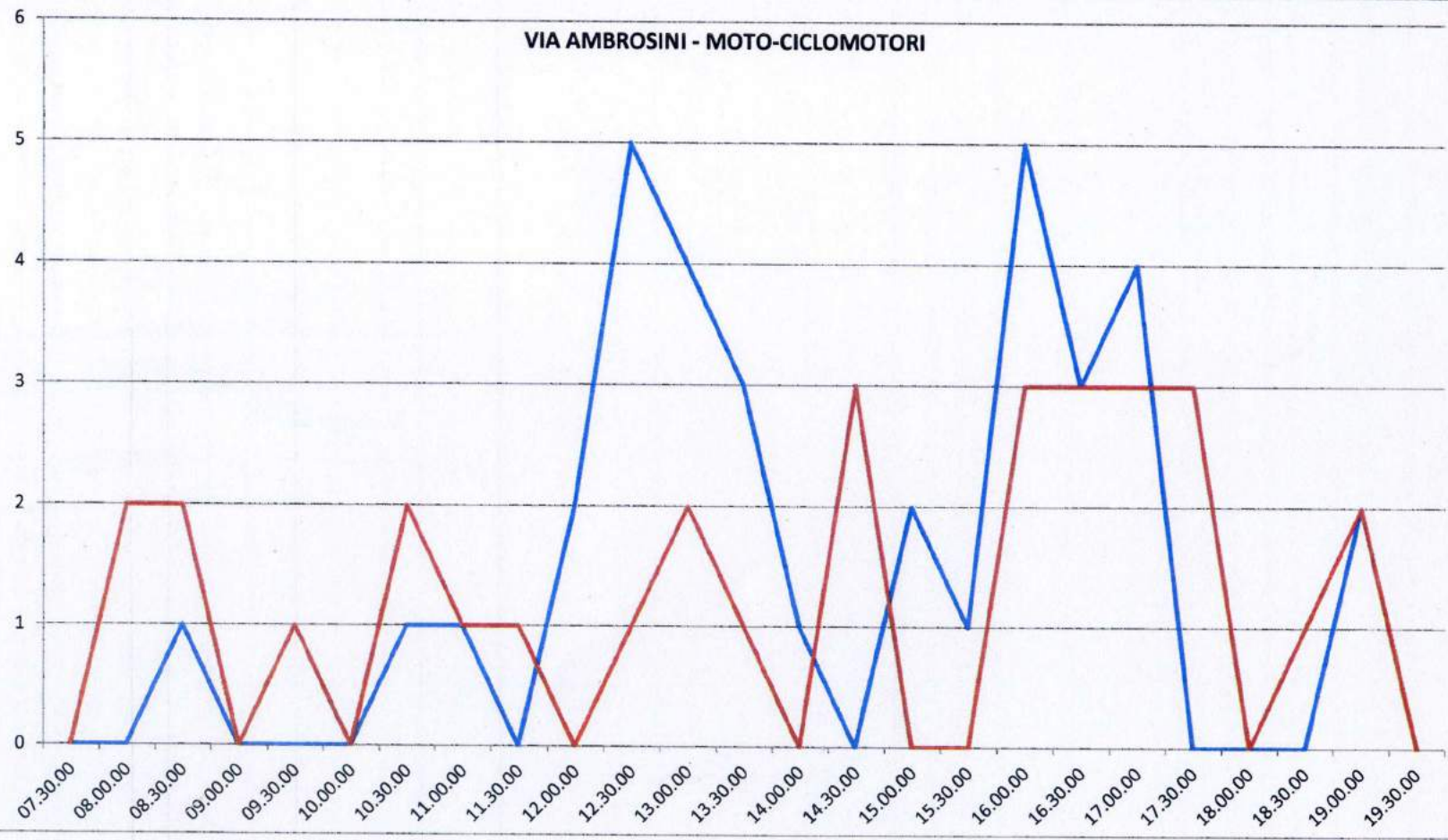


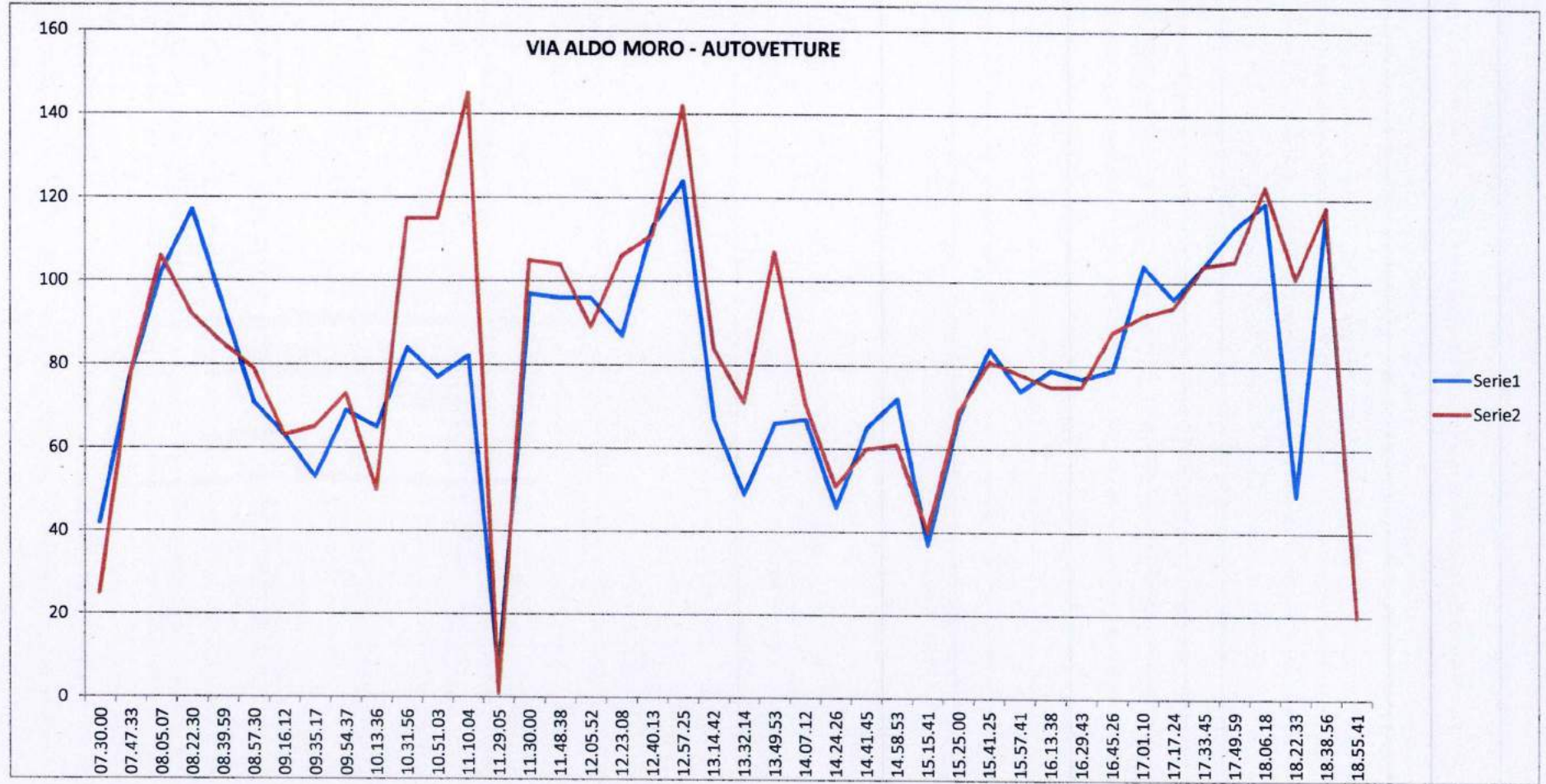
VIA AMBROSINI - AUTOVETTURE



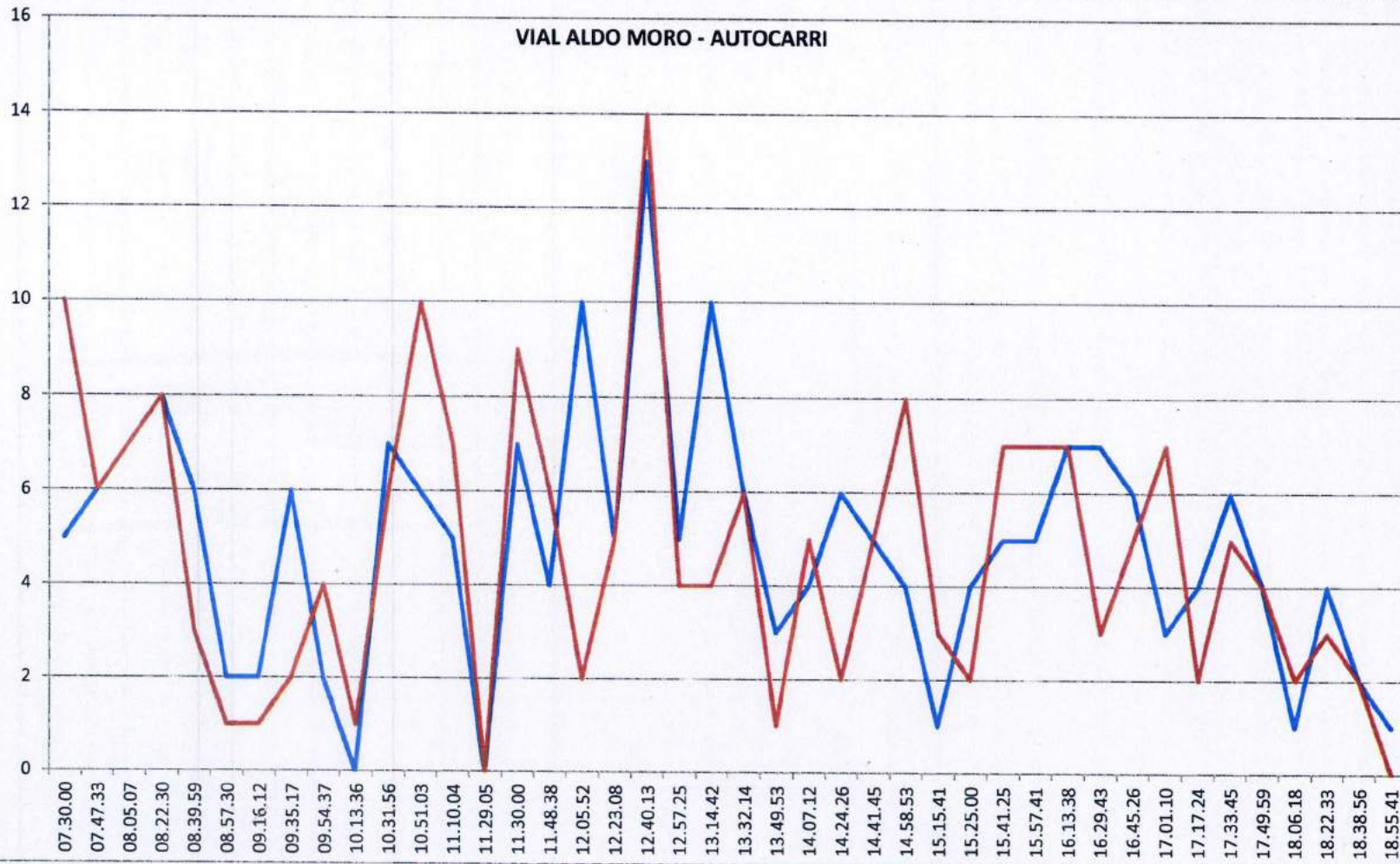


VIA AMBROSINI - MOTO-CICLOMOTORI



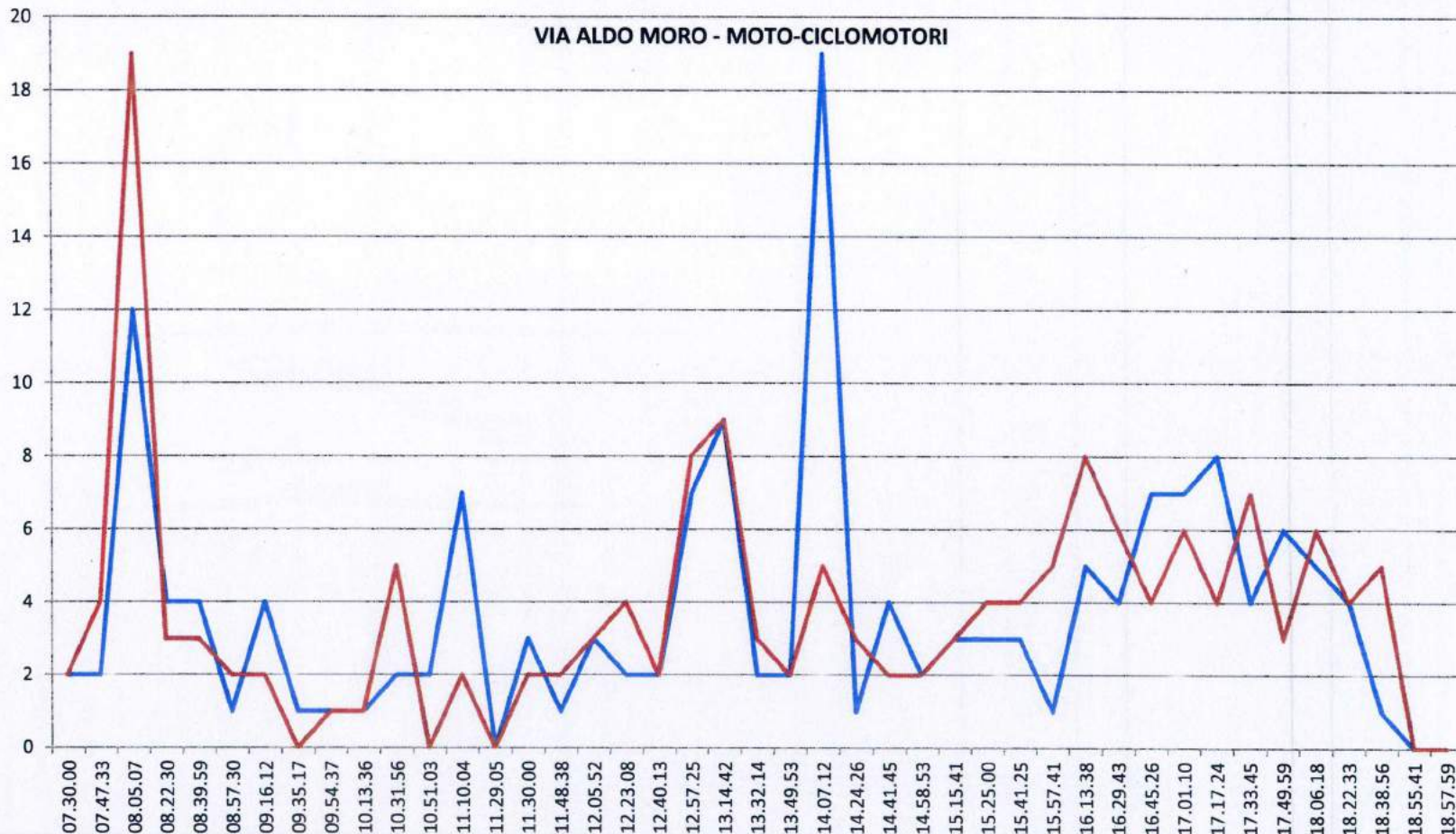


VIAL ALDO MORO - AUTOCARRI



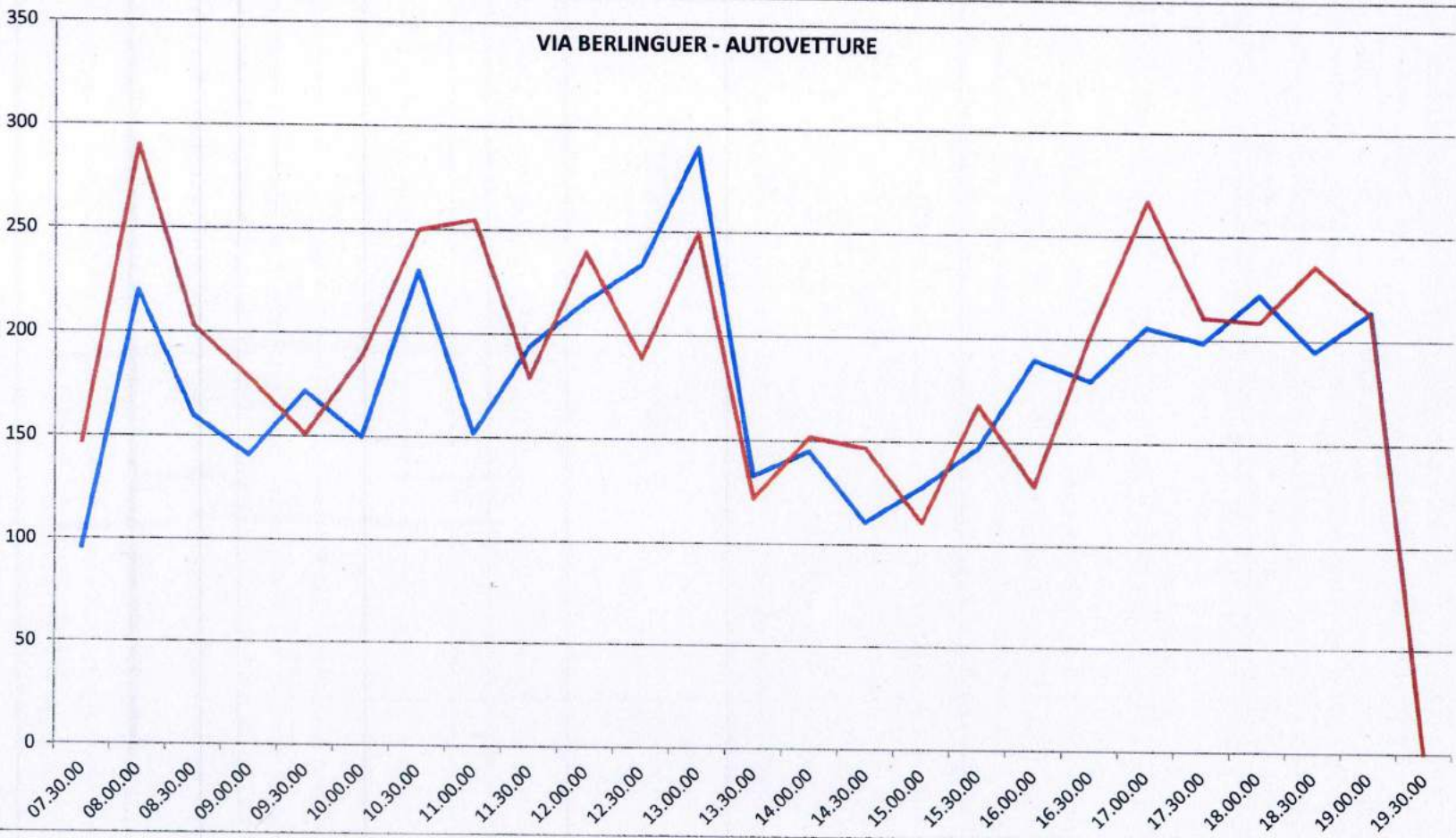
Serie1
Serie2

VIA ALDO MORO - MOTO-CICLOMOTORI

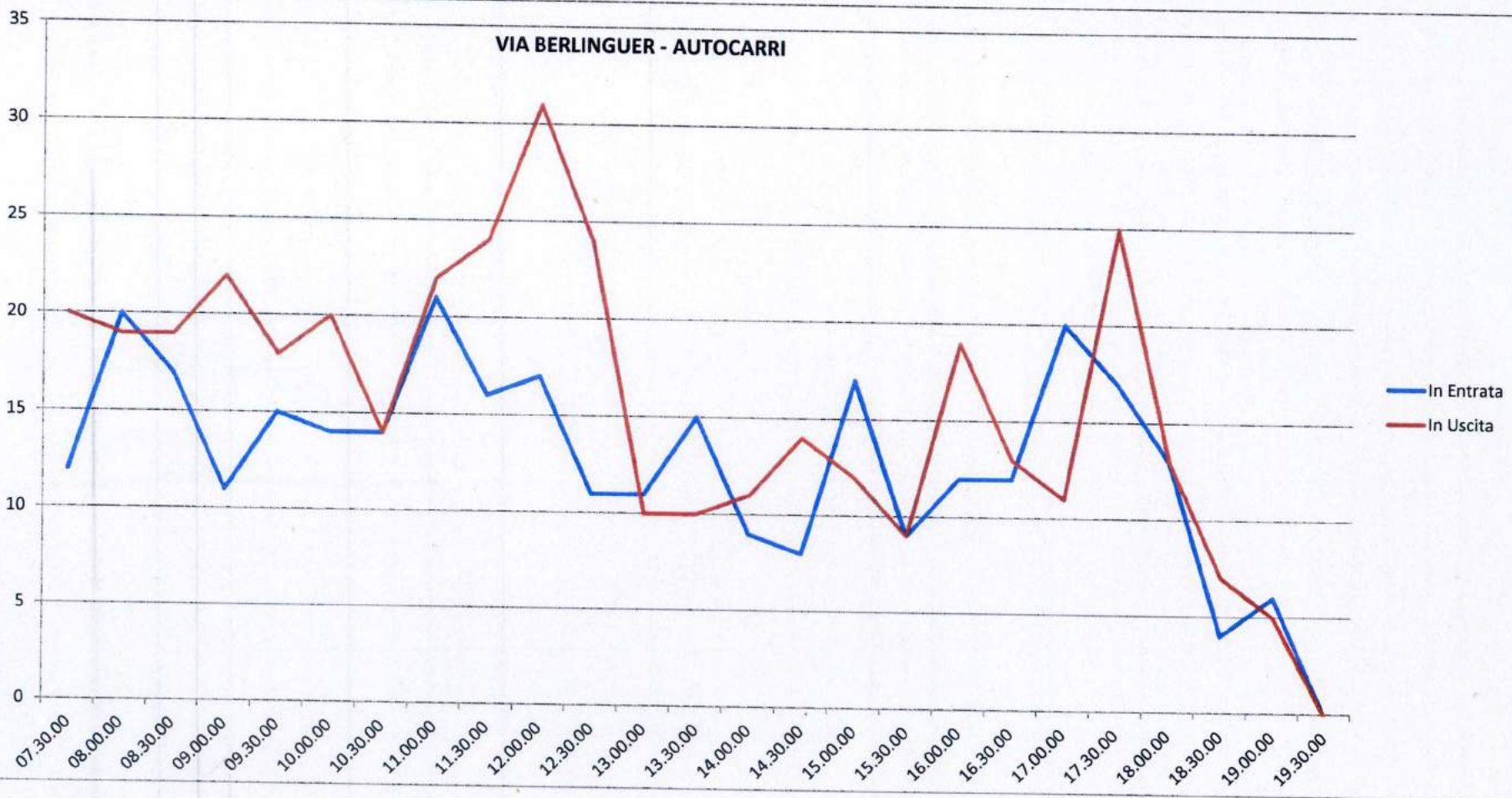


Serie1
Serie2

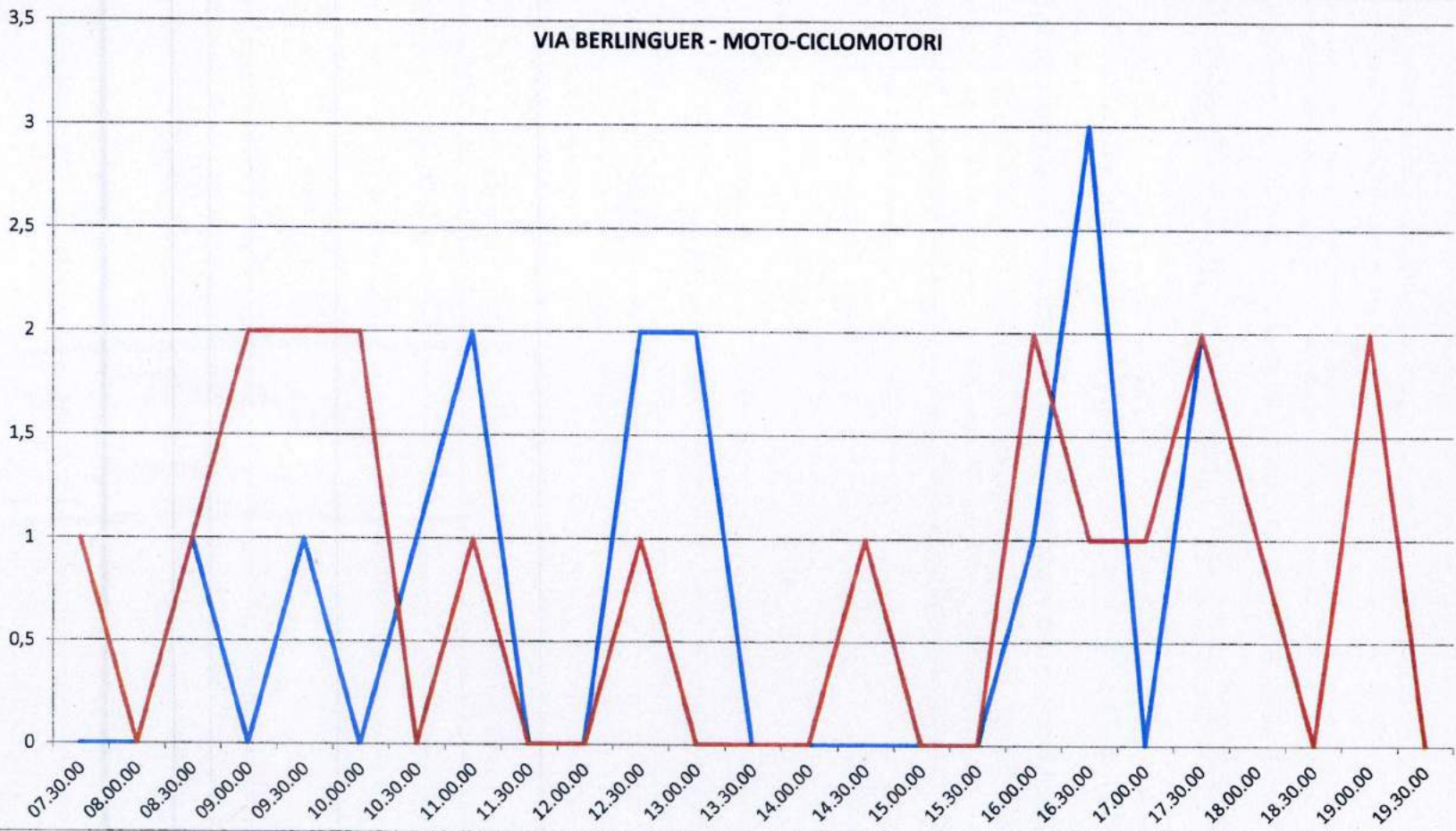
VIA BERLINGUER - AUTOVETTURE

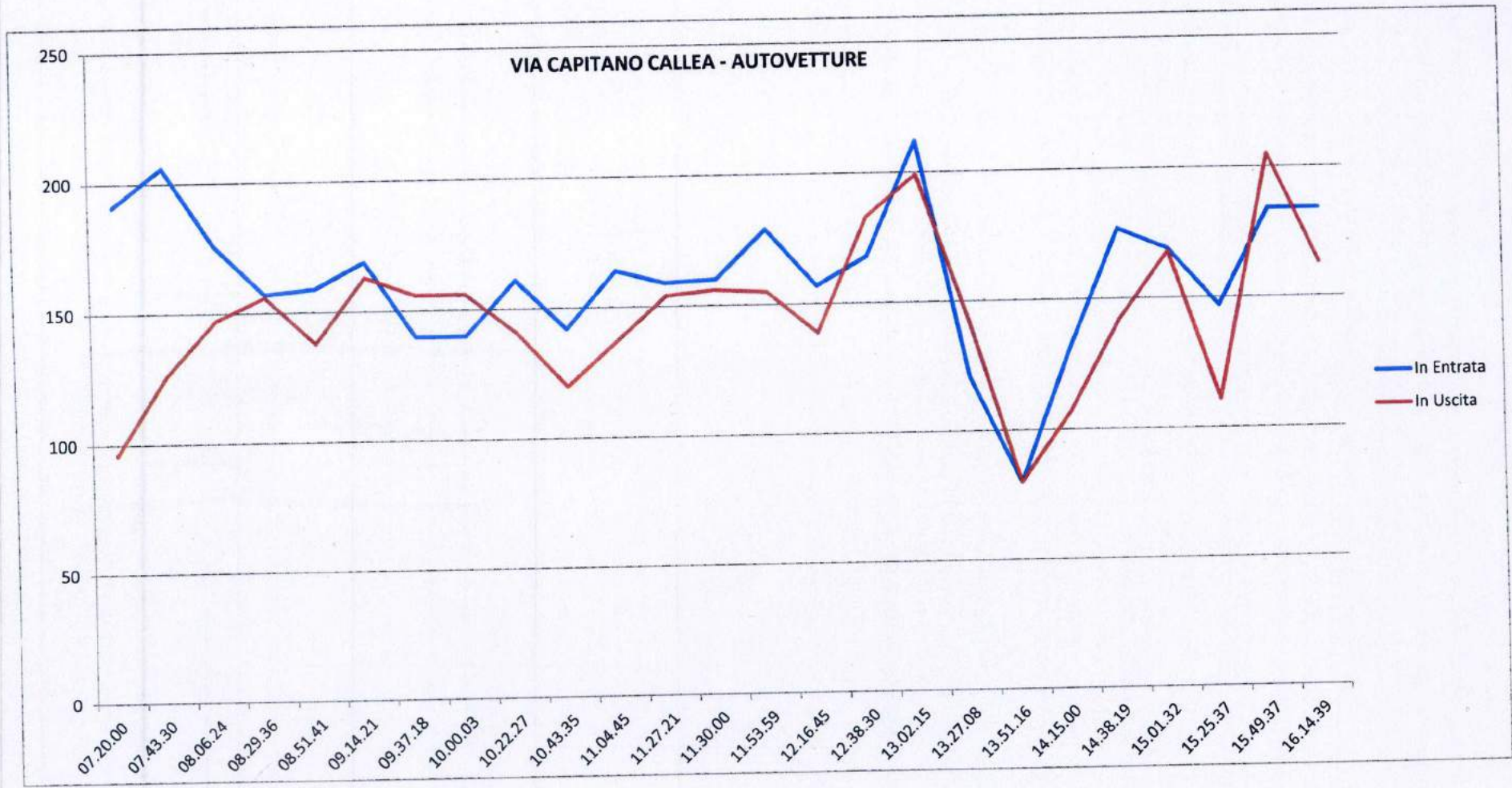


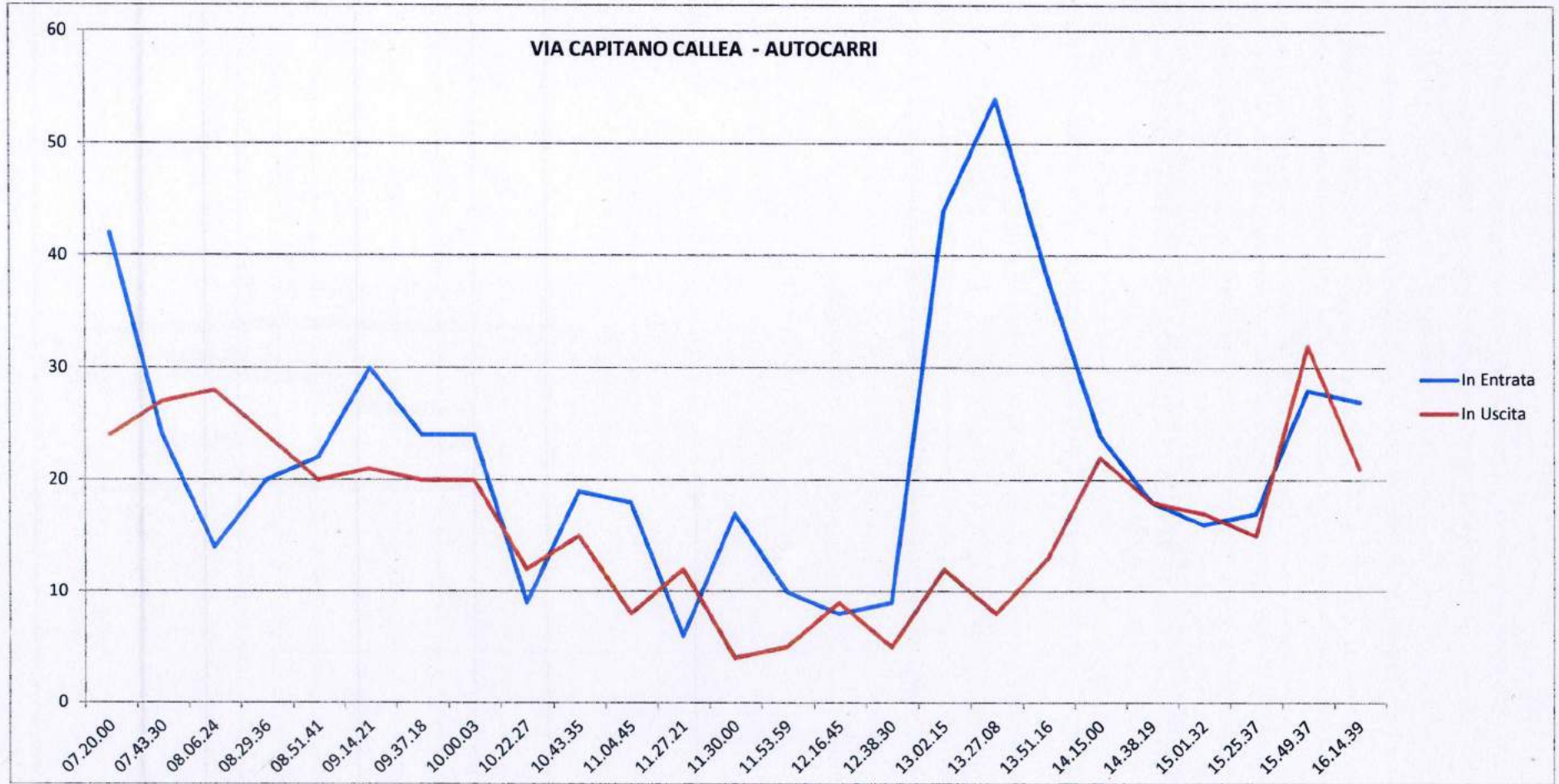
VIA BERLINGUER - AUTOCARRI

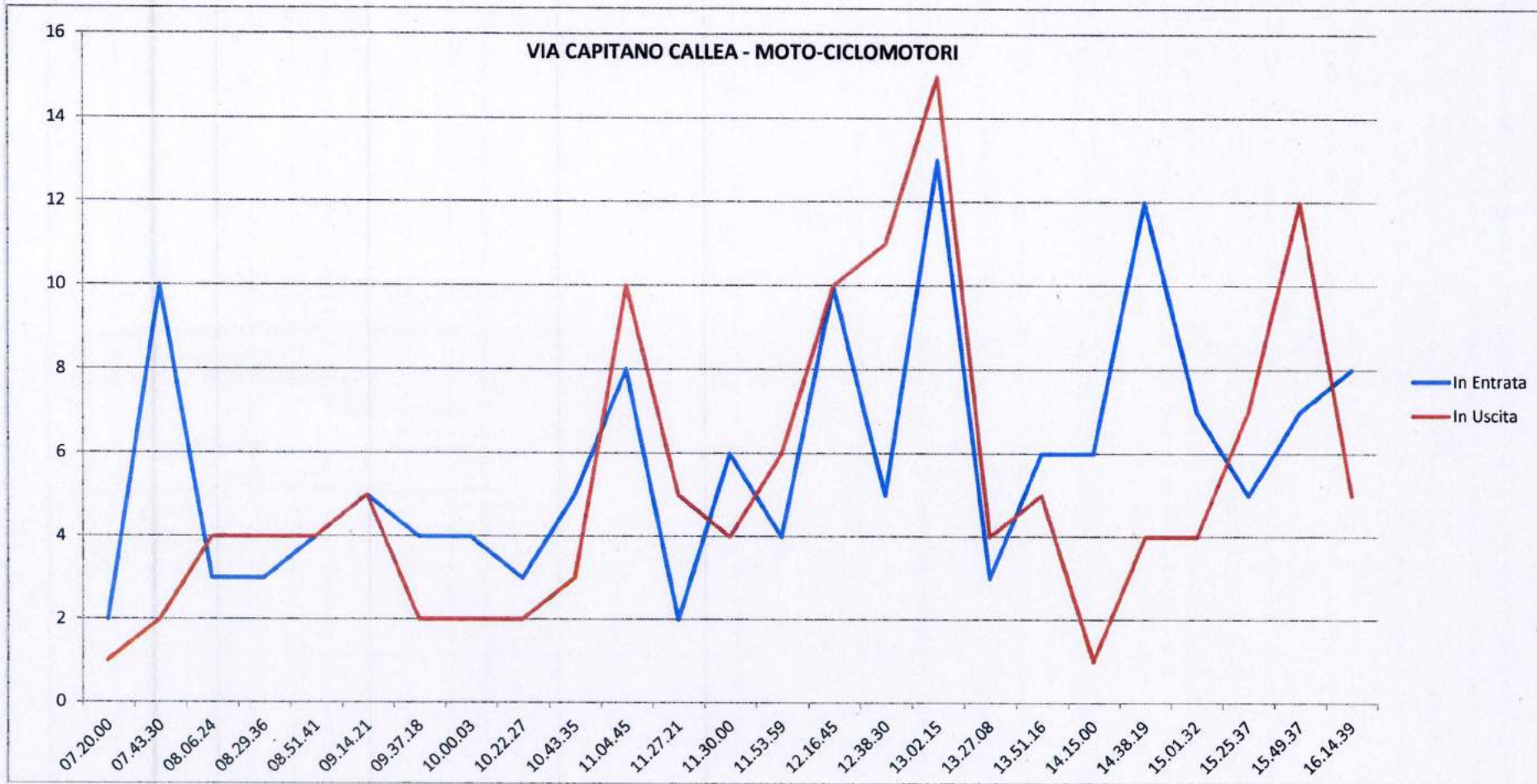


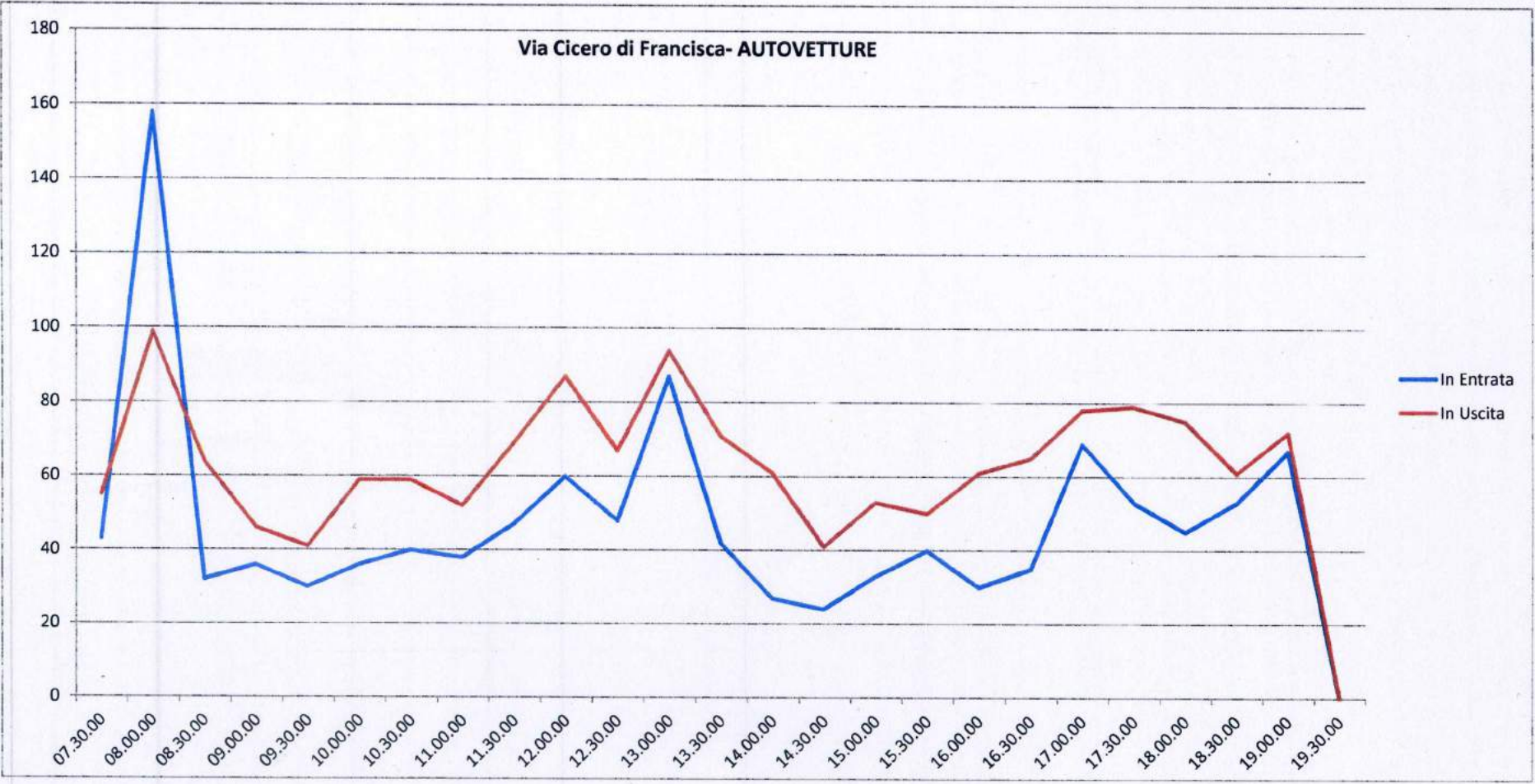
VIA BERLINGUER - MOTO-CICLOMOTORI

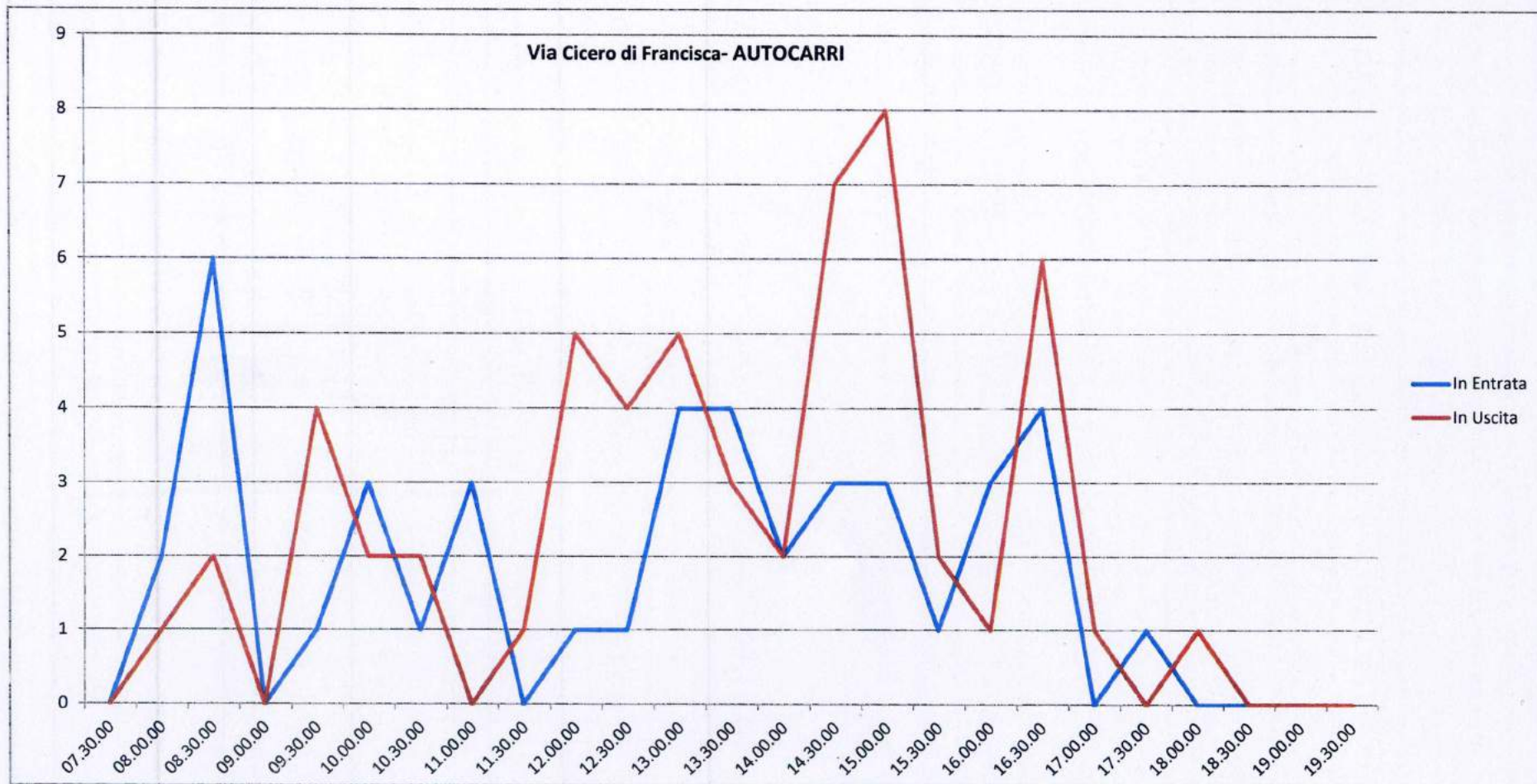




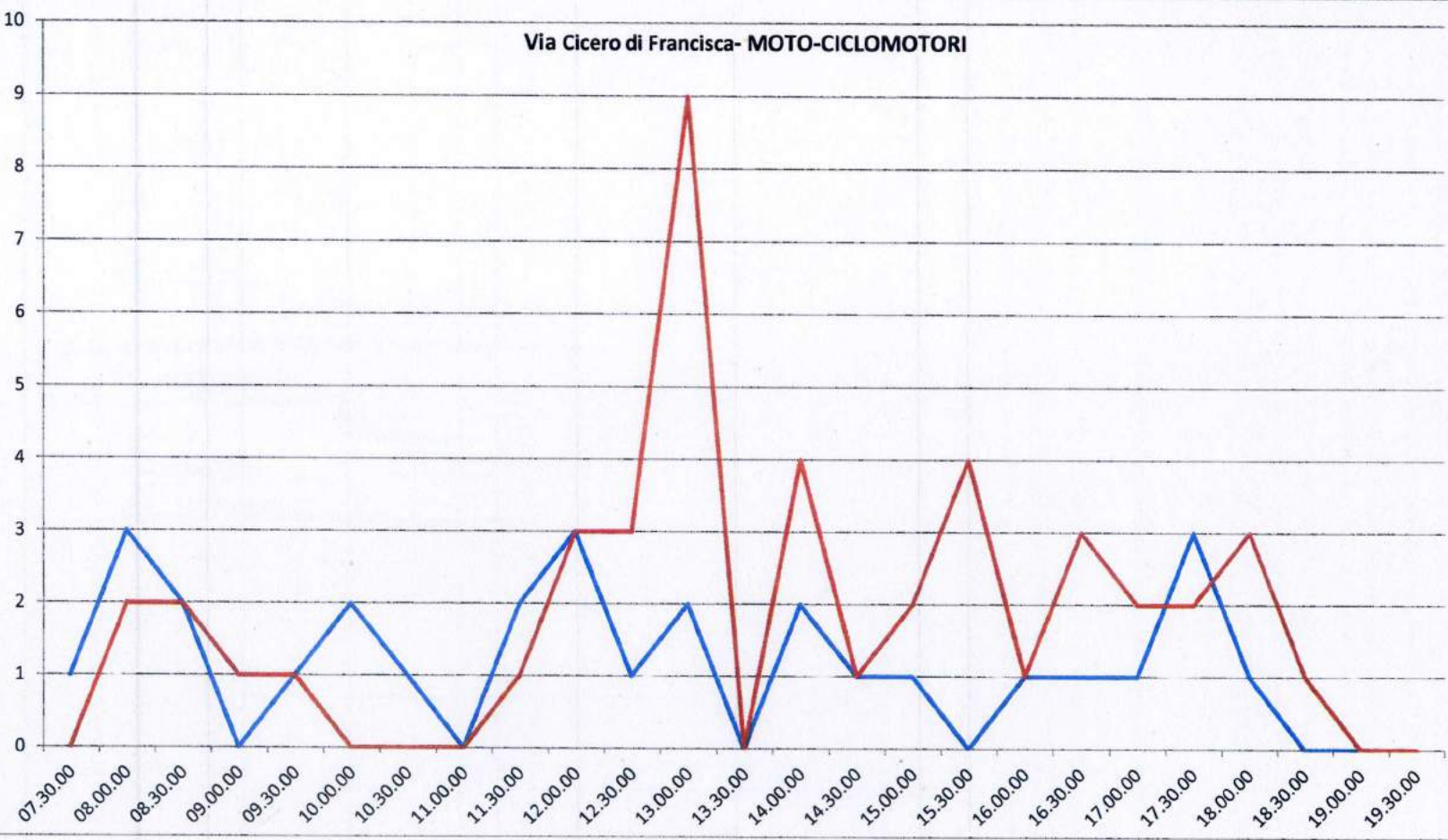




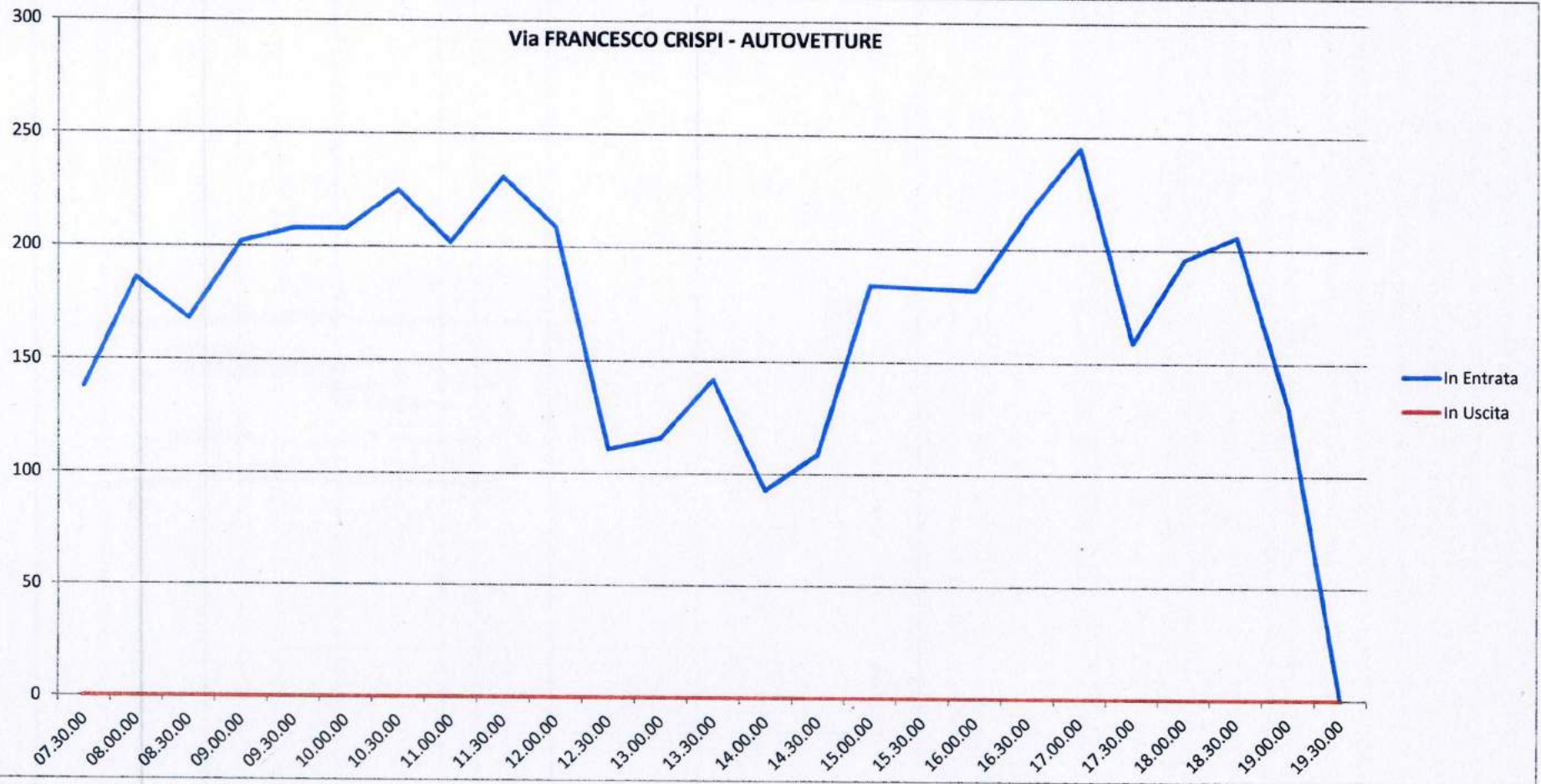




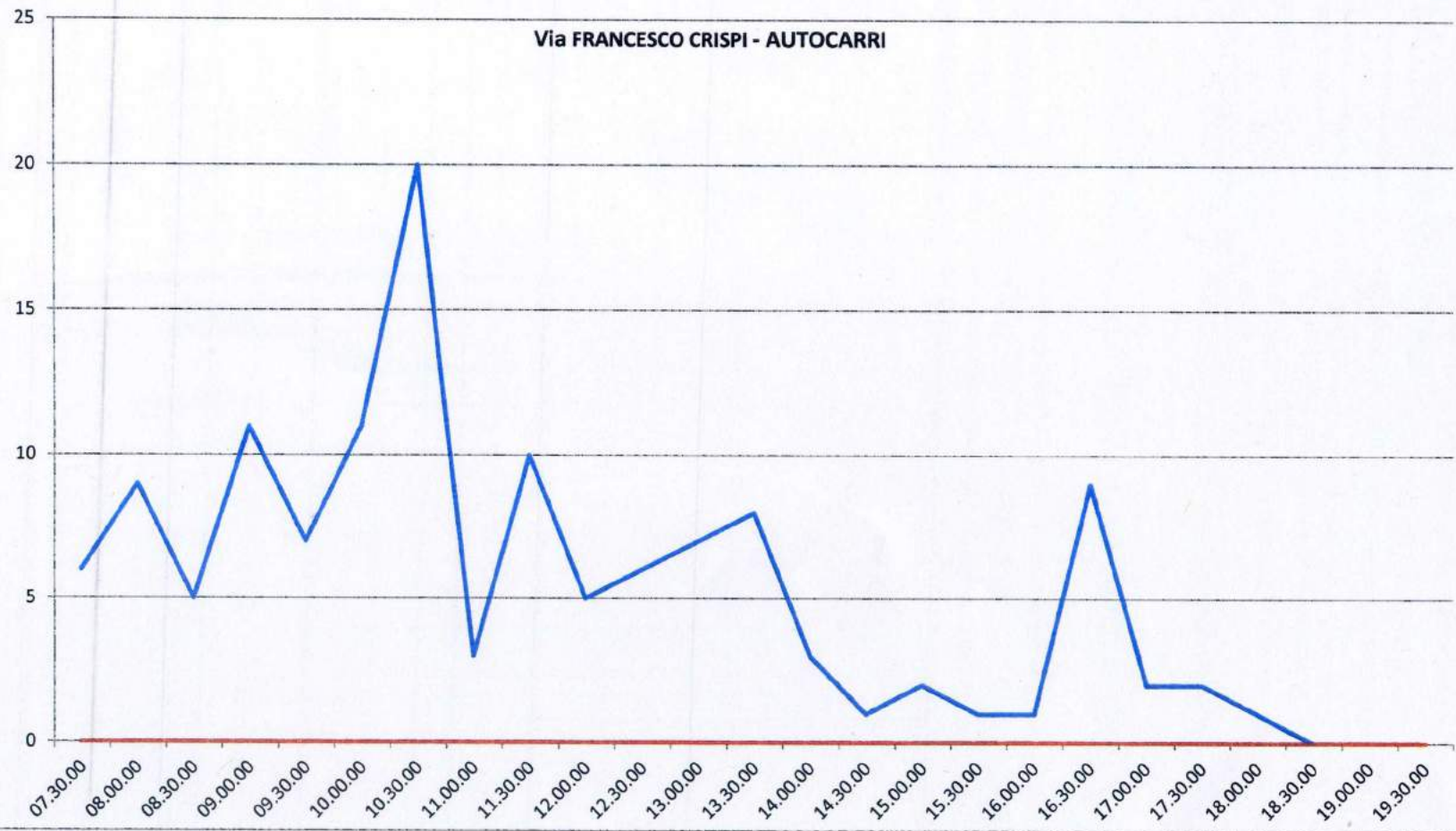
Via Cicero di Francisca- MOTO-CICLOMOTORI

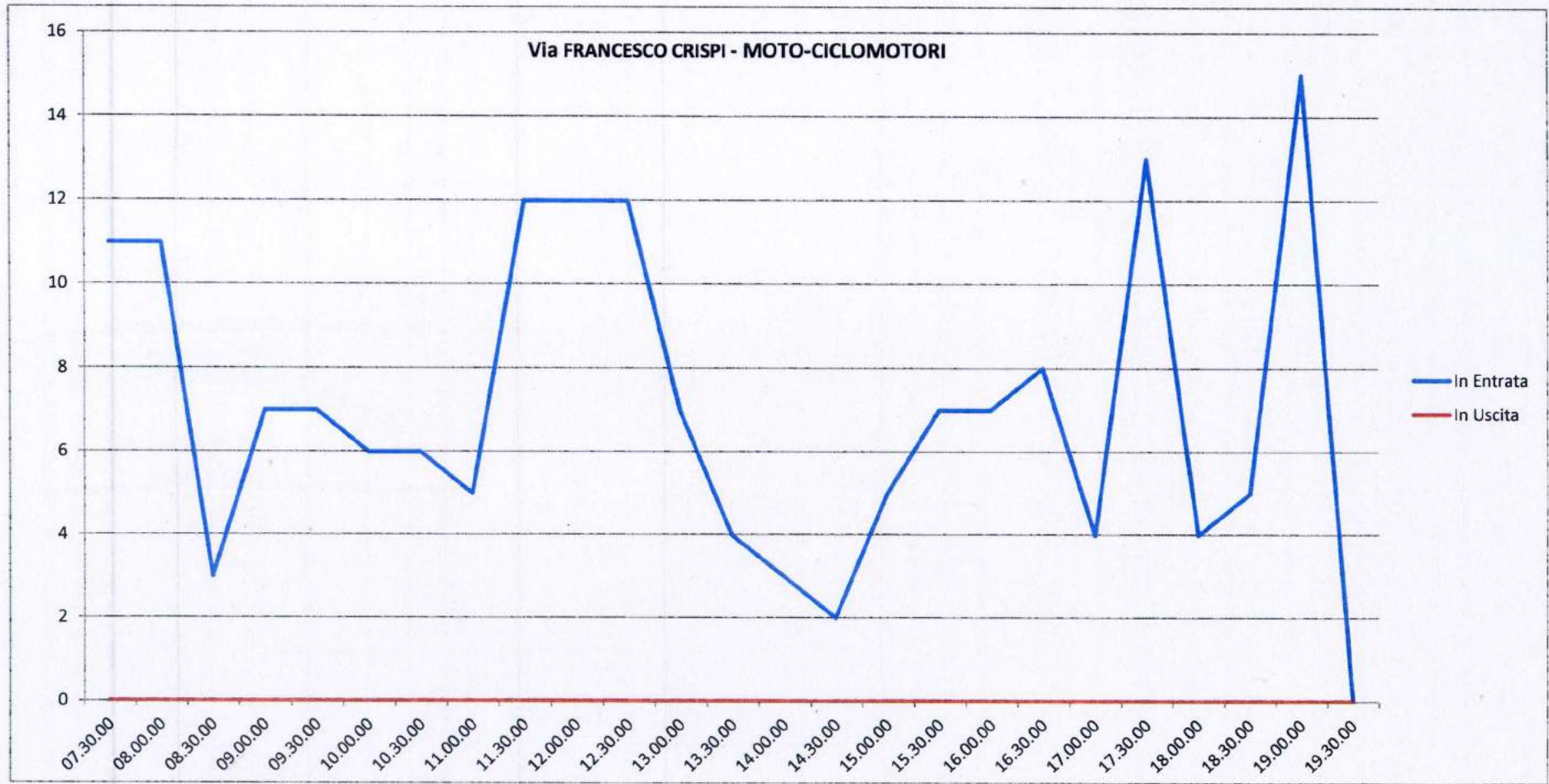


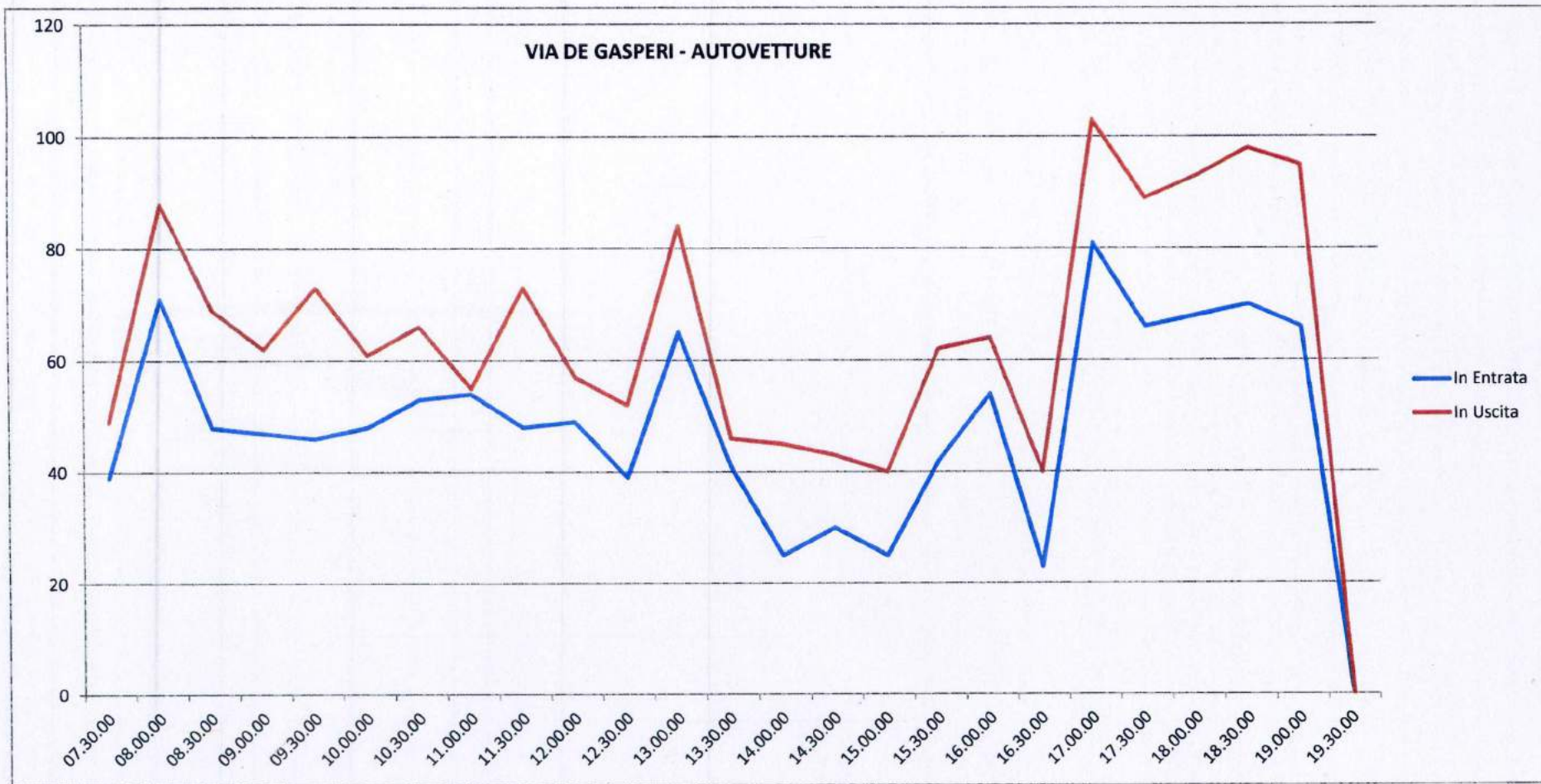
Via FRANCESCO CRISPI - AUTOVETTURE



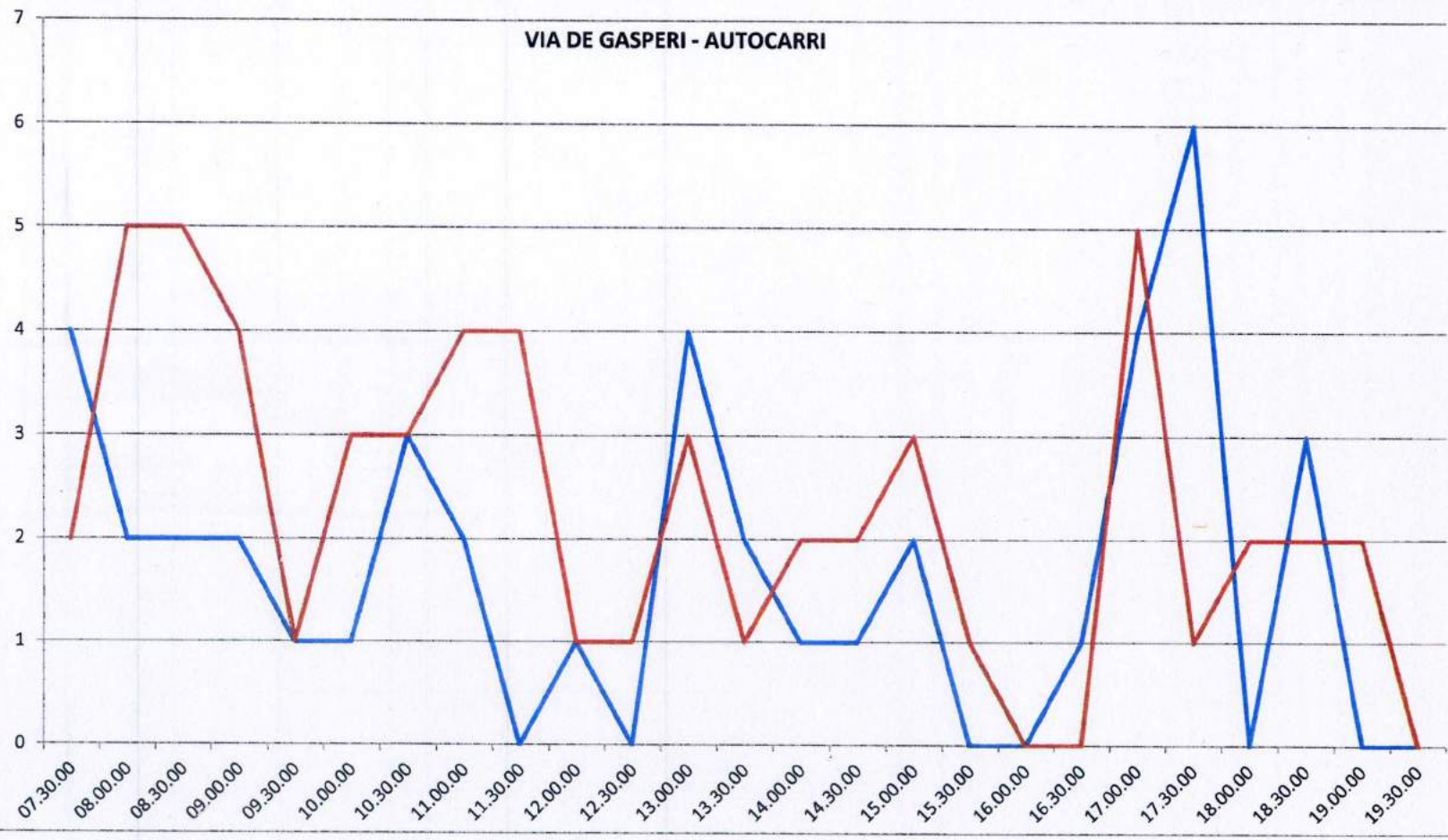
Via FRANCESCO CRISPI - AUTOCARRI



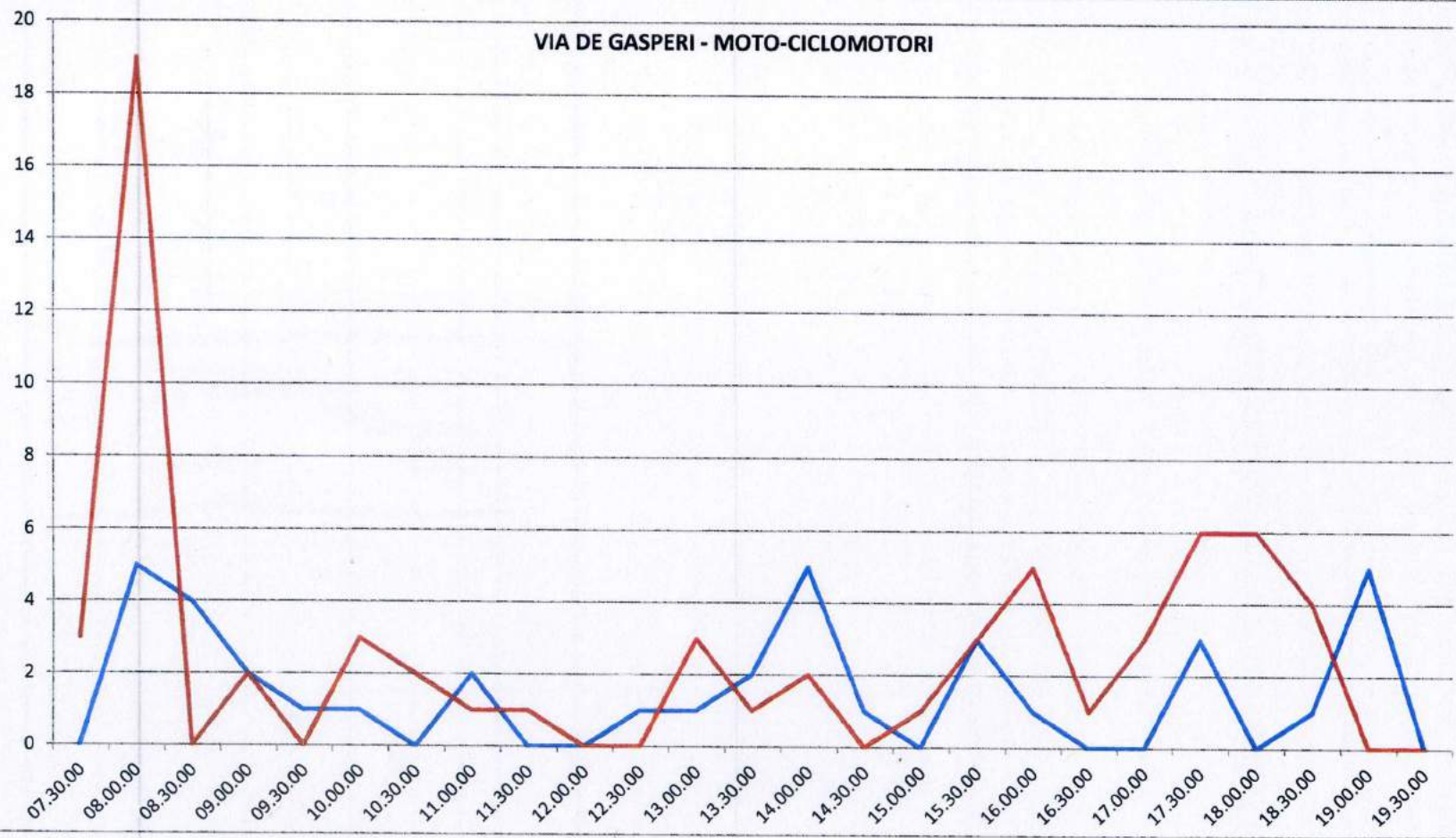




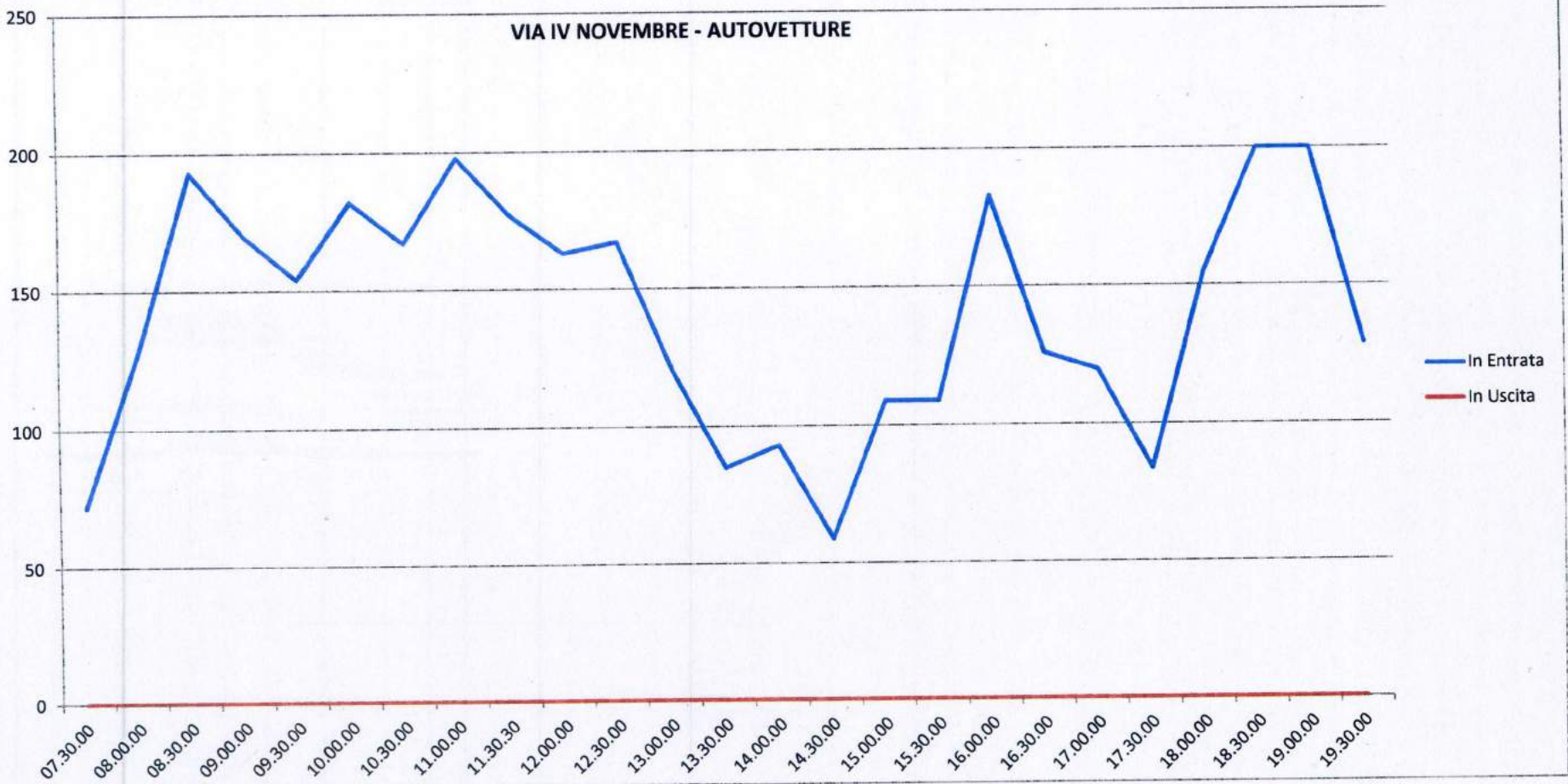
VIA DE GASPERI - AUTOCARRI

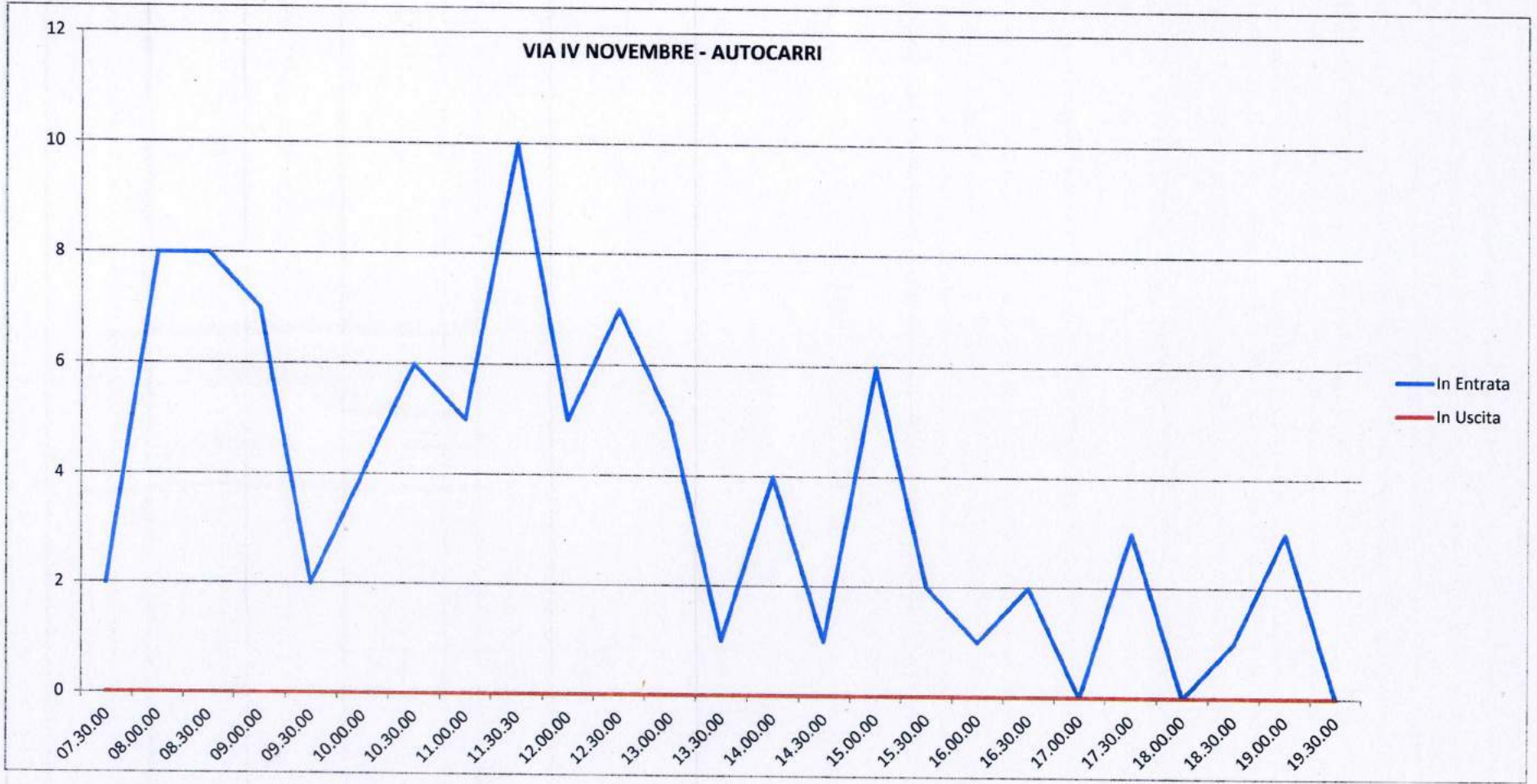


VIA DE GASPERI - MOTO-CICLOMOTORI

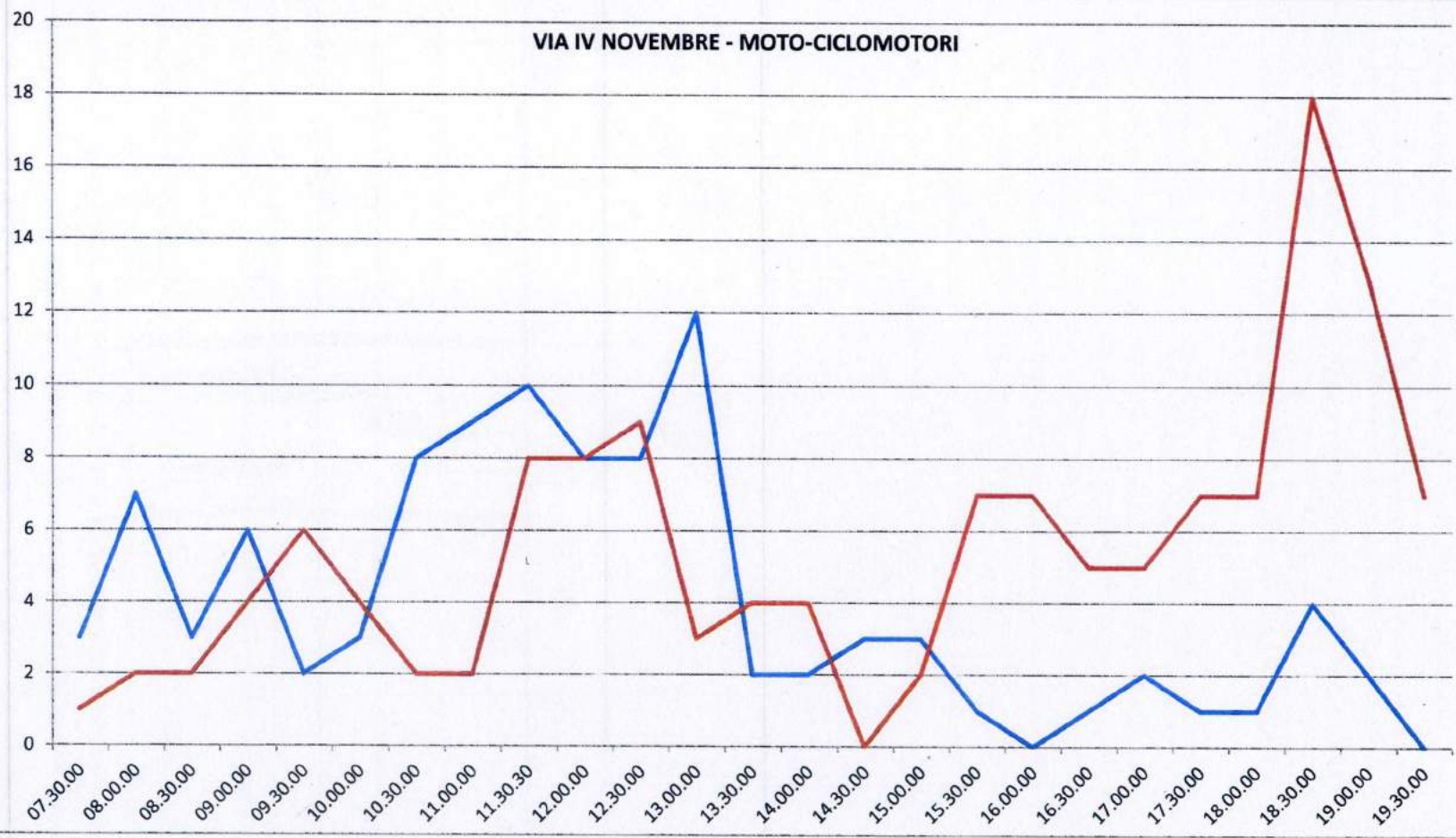


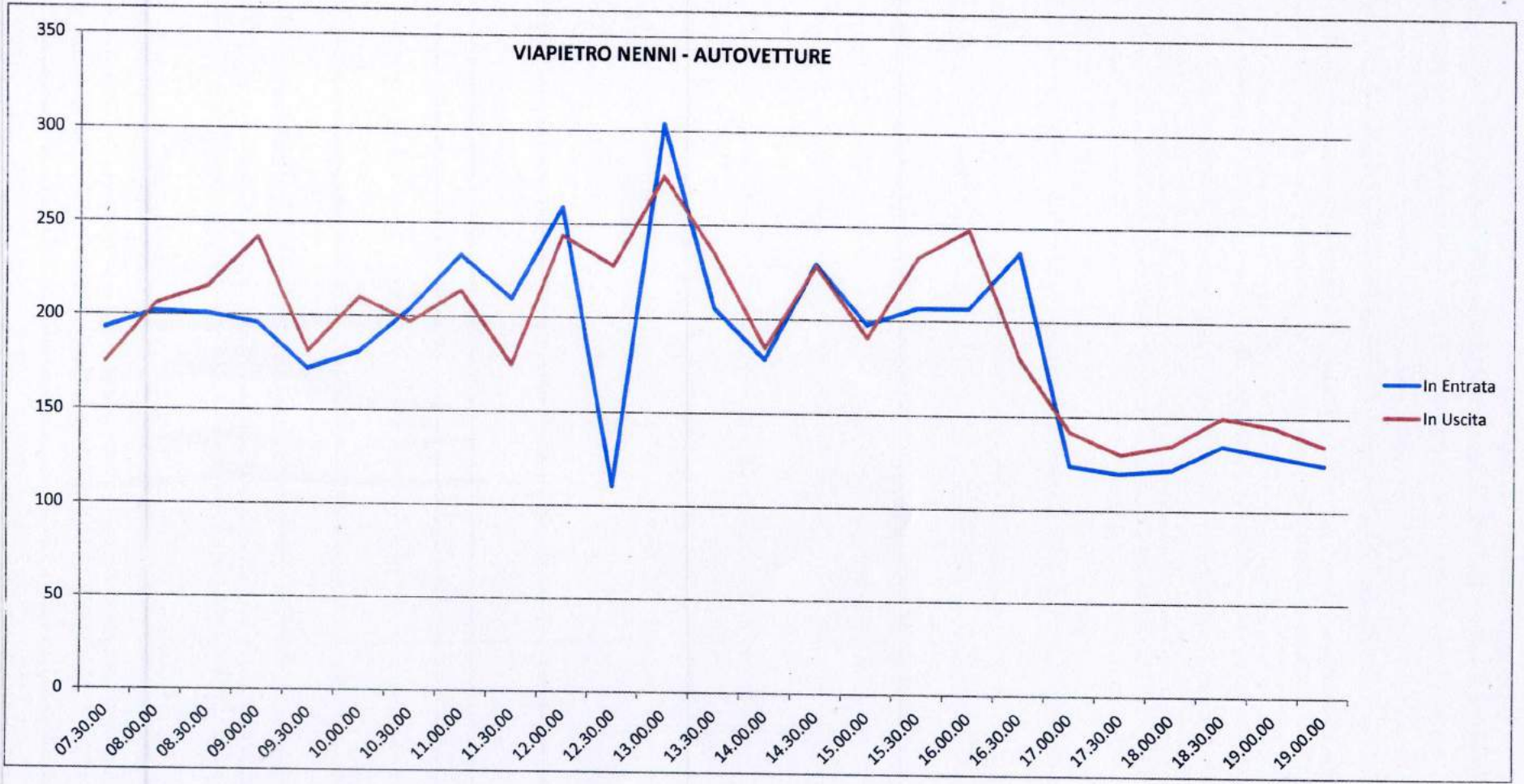
VIA IV NOVEMBRE - AUTOVETTURE

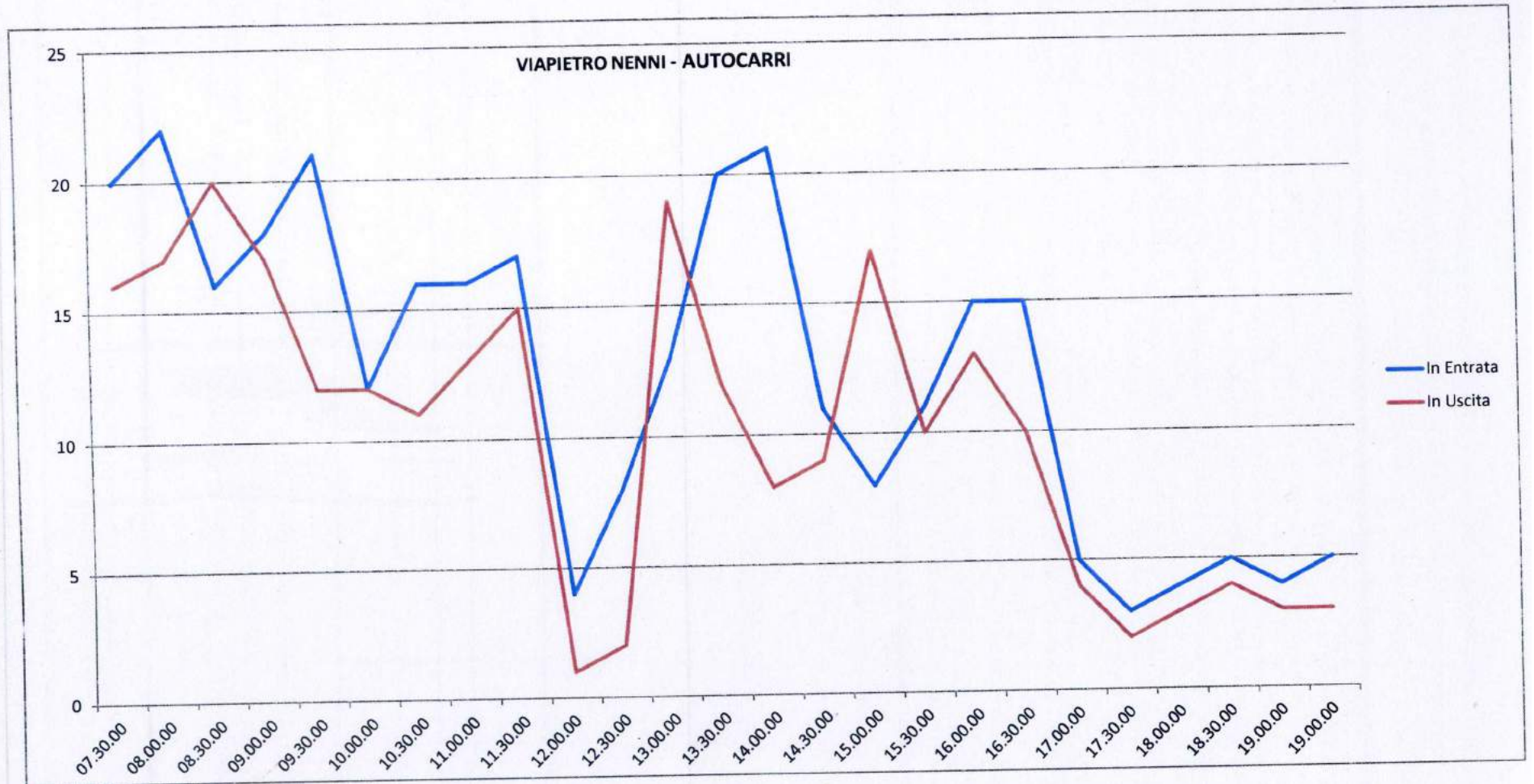


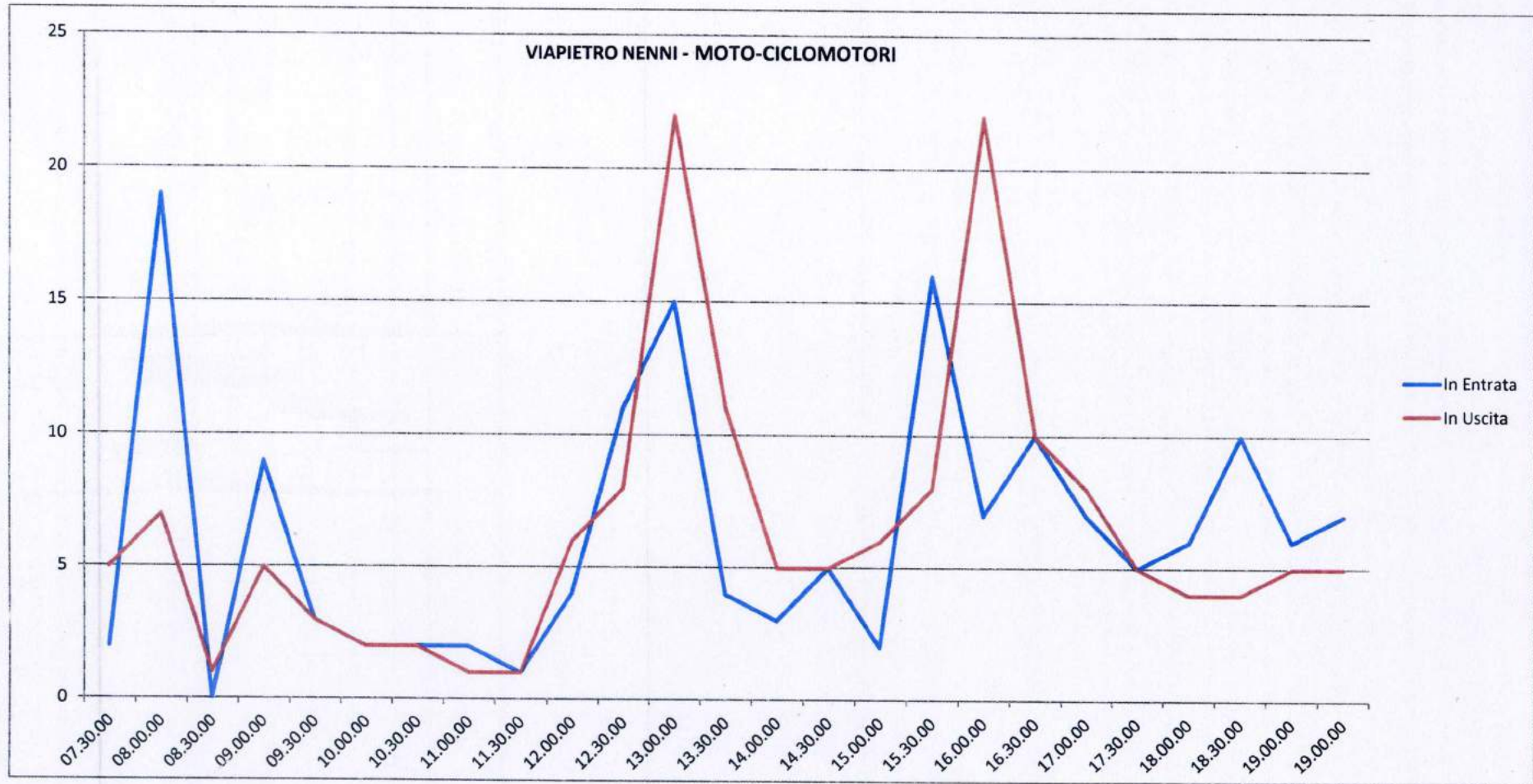


VIA IV NOVEMBRE - MOTO-CICLOMOTORI

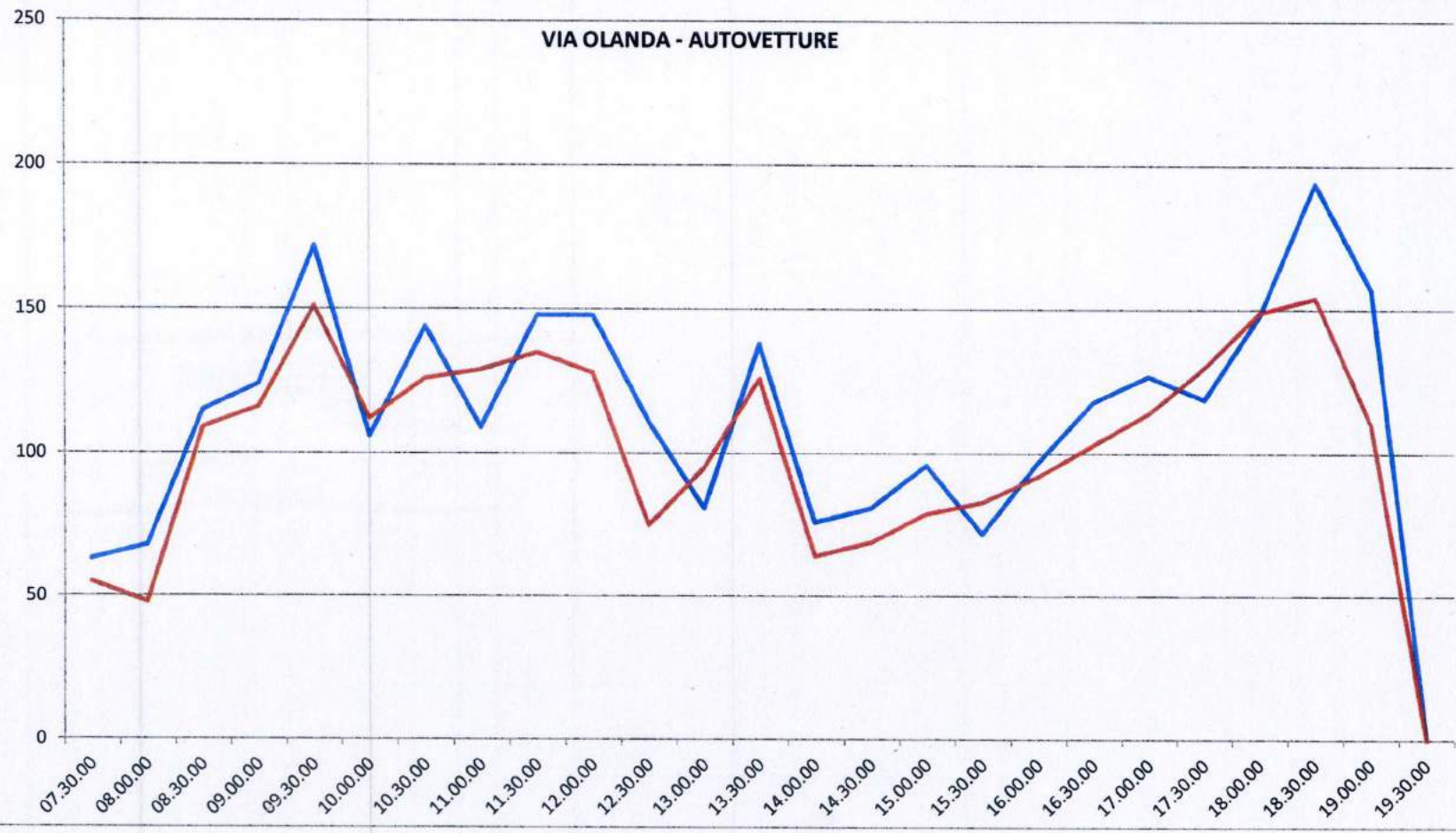




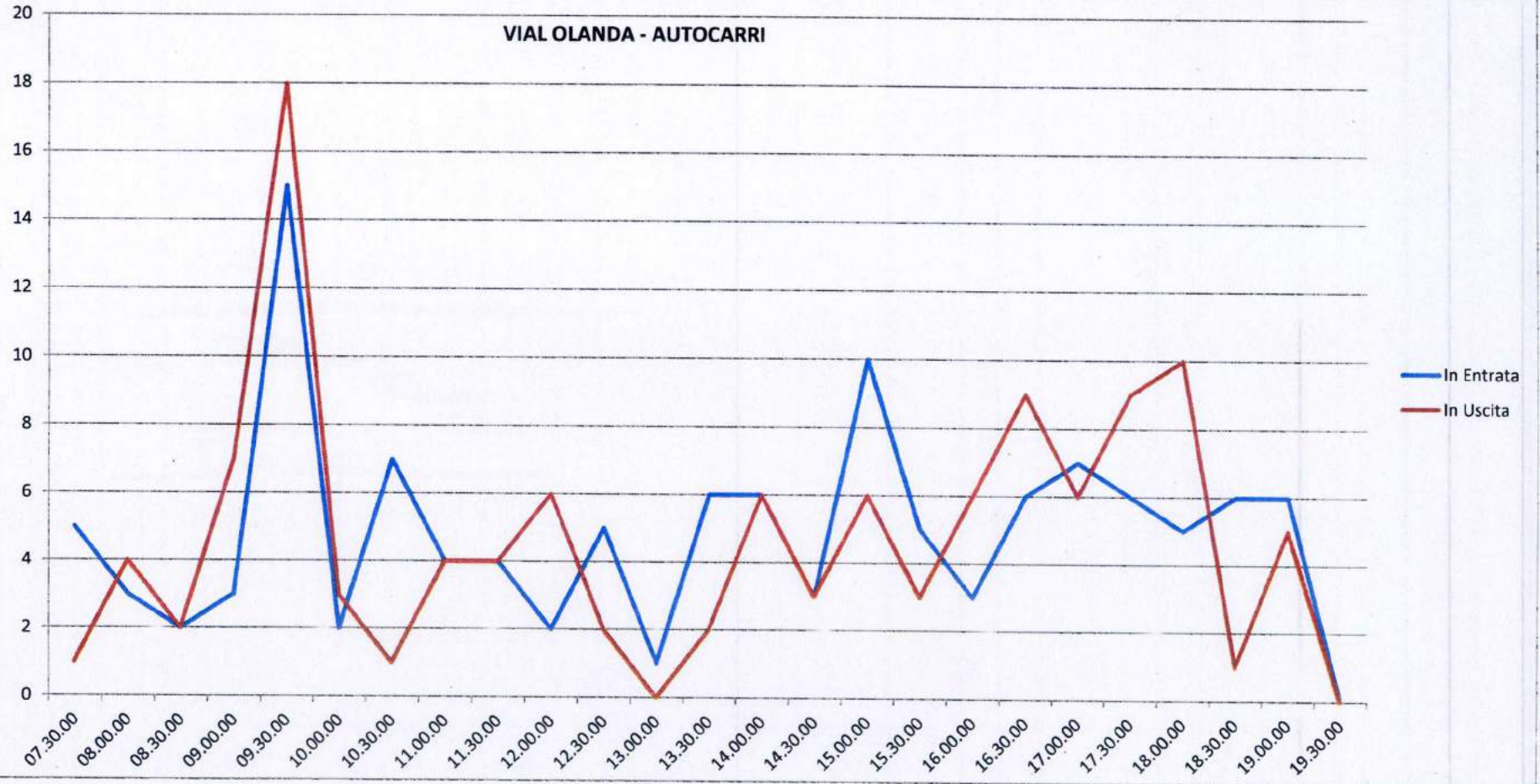


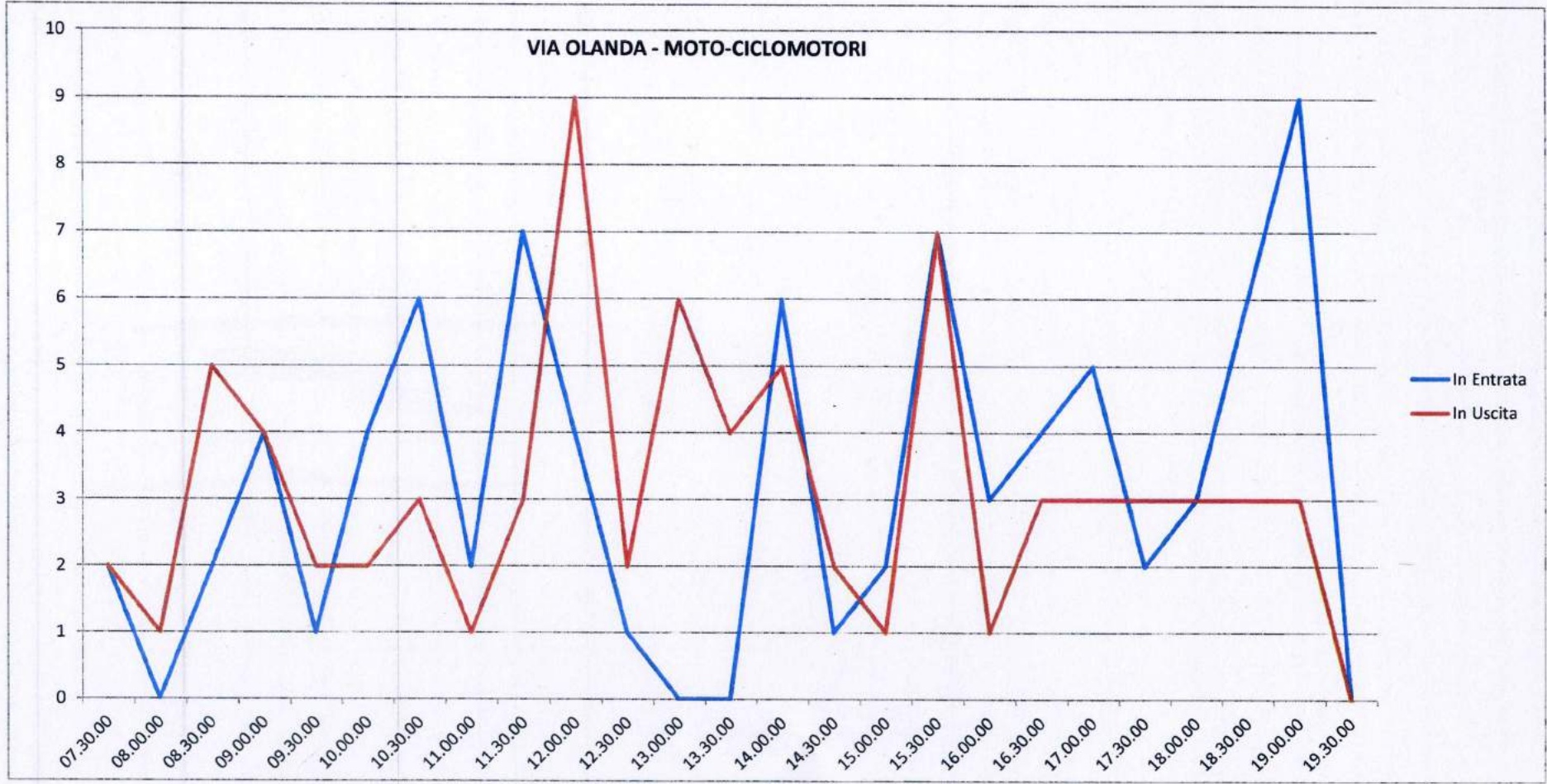


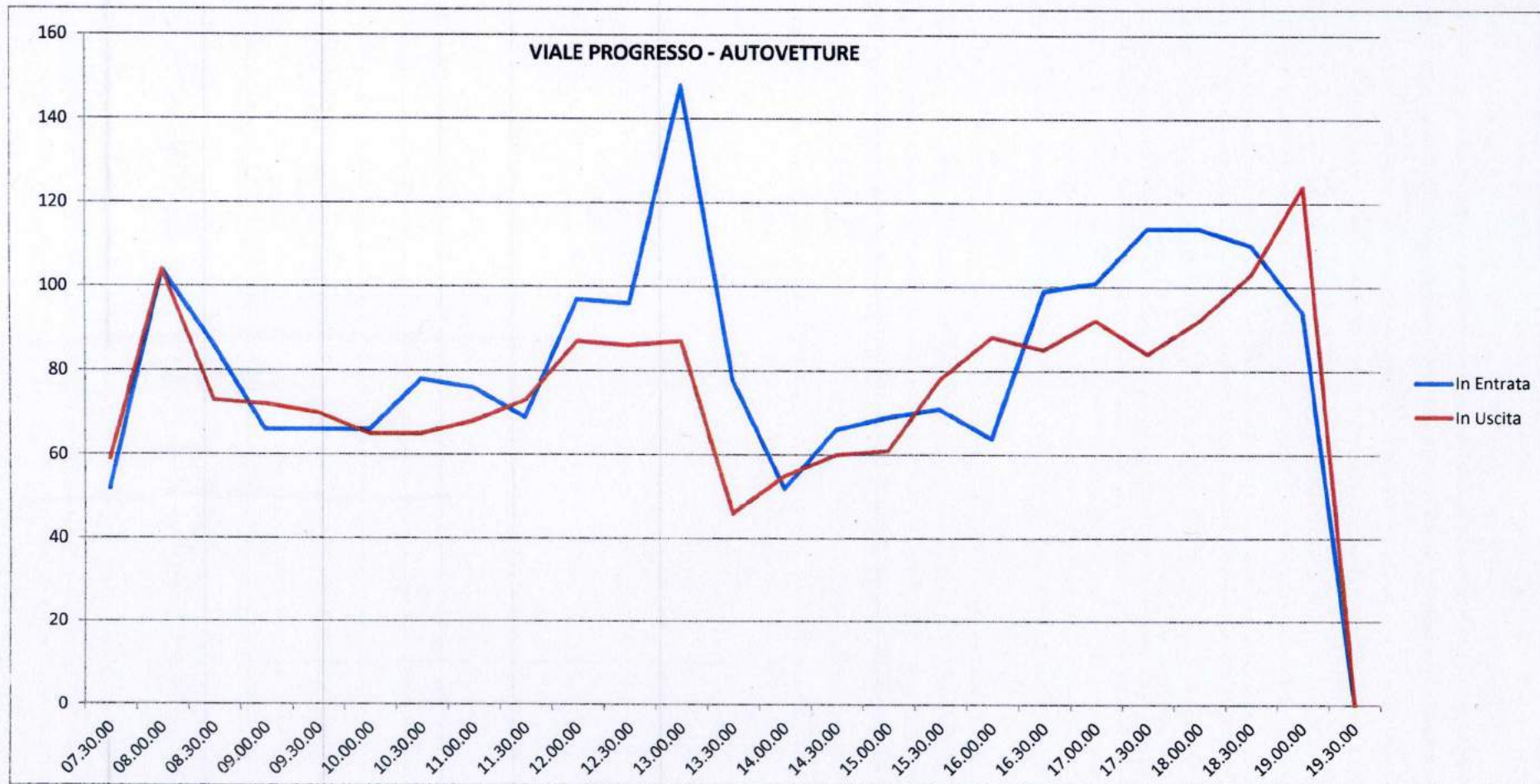
VIA OLANDA - AUTOVETTURE

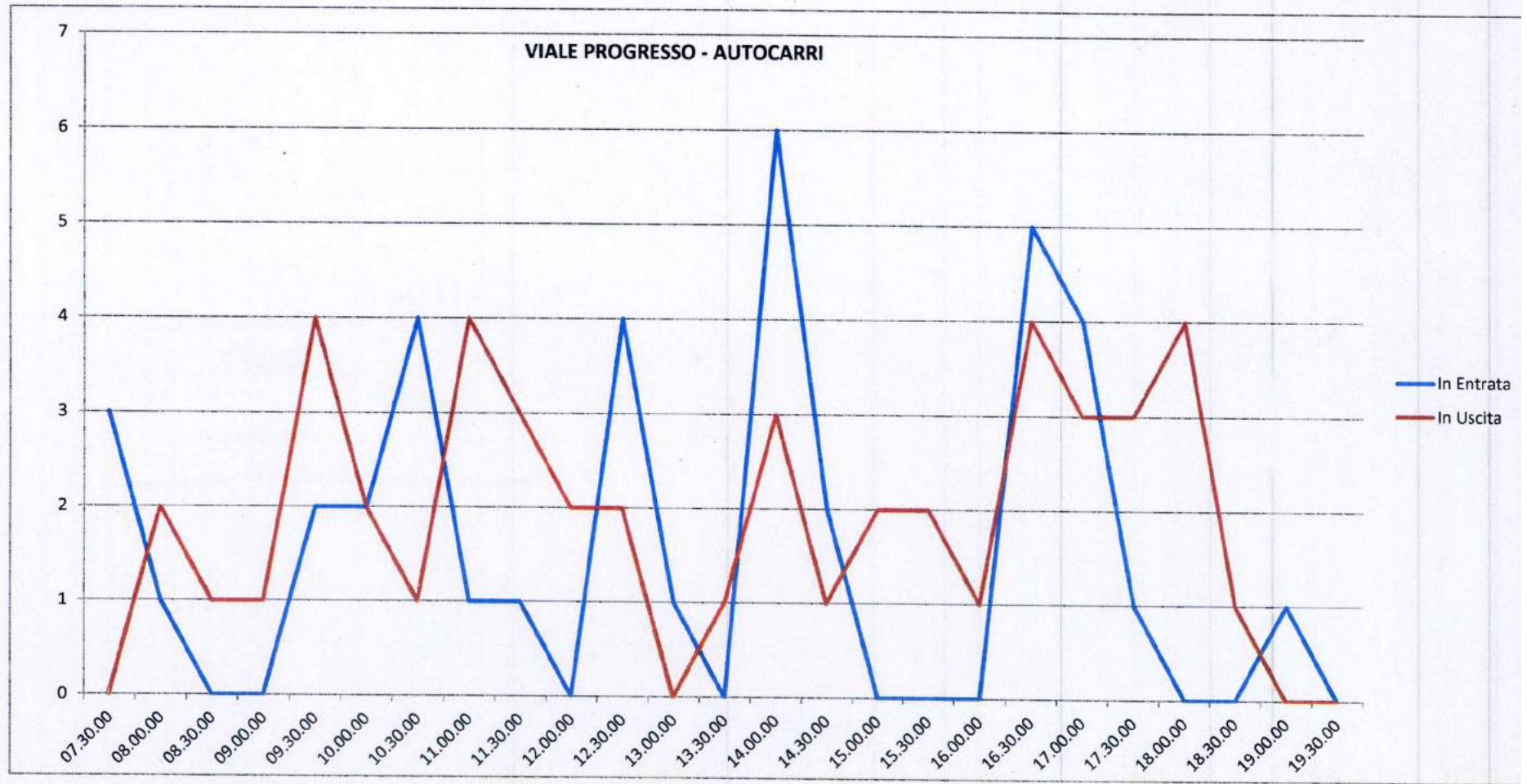


VIAL OLANDA - AUTOCARRI

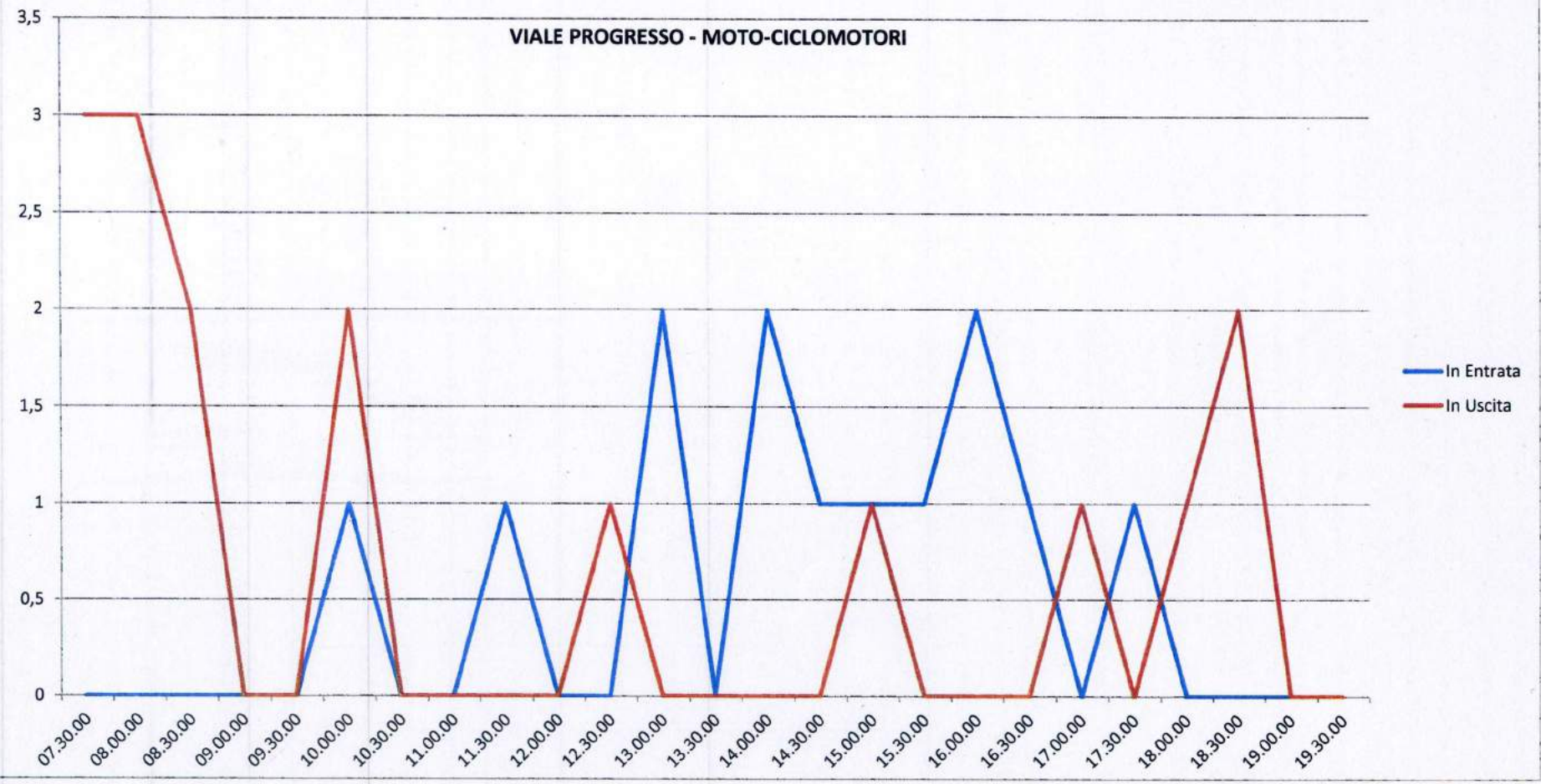




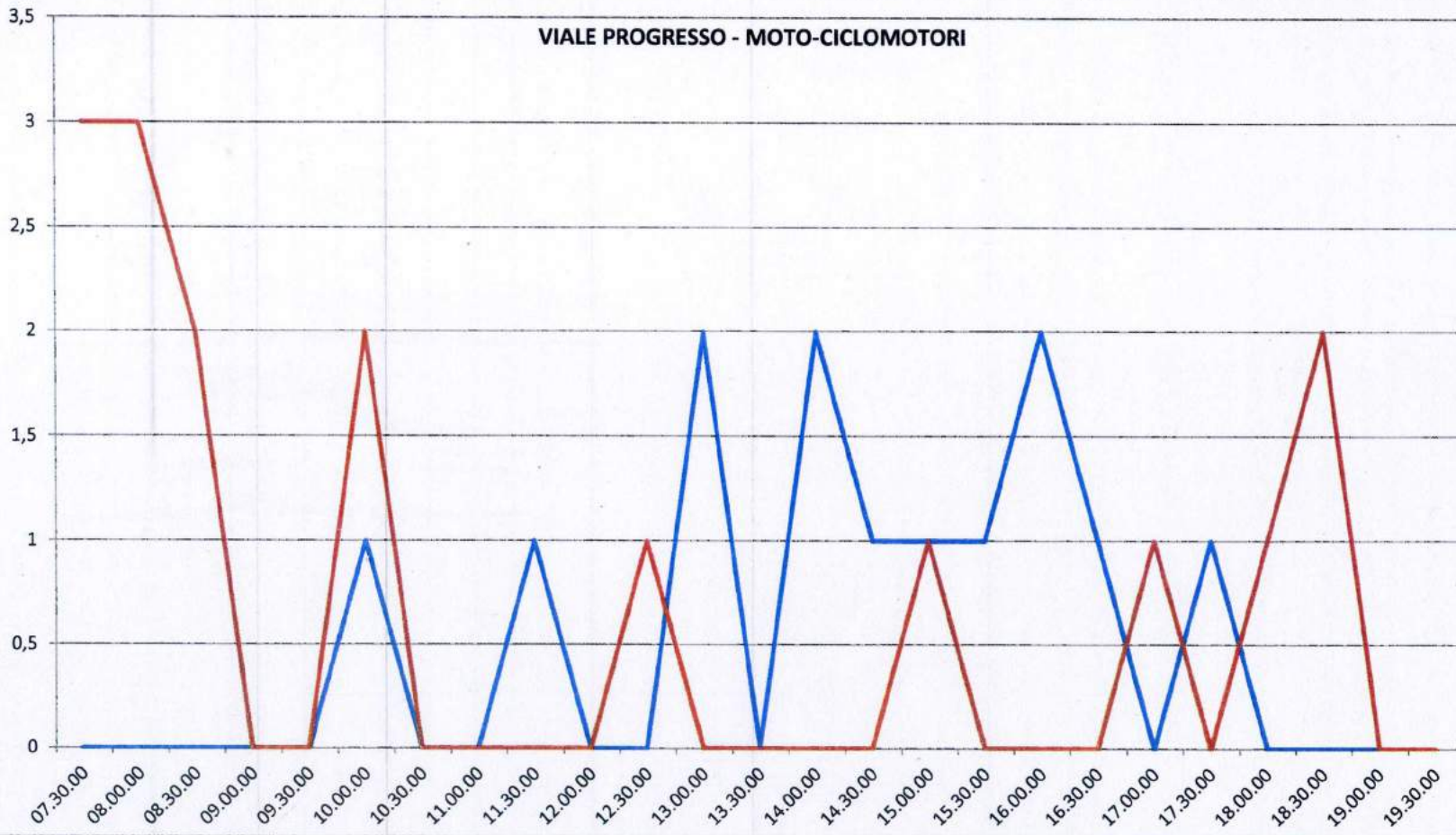




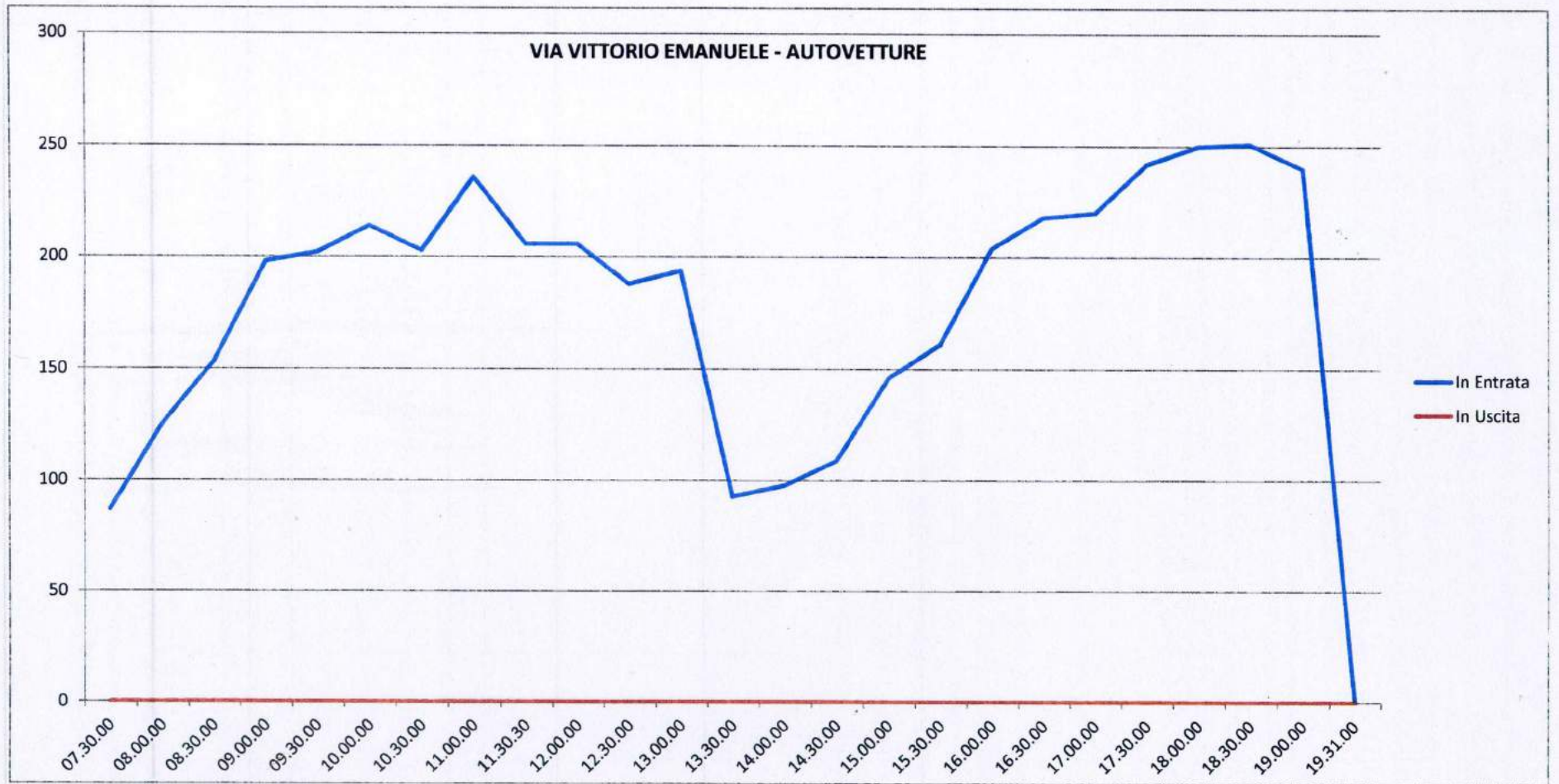
VIALE PROGRESSO - MOTO-CICLOMOTORI



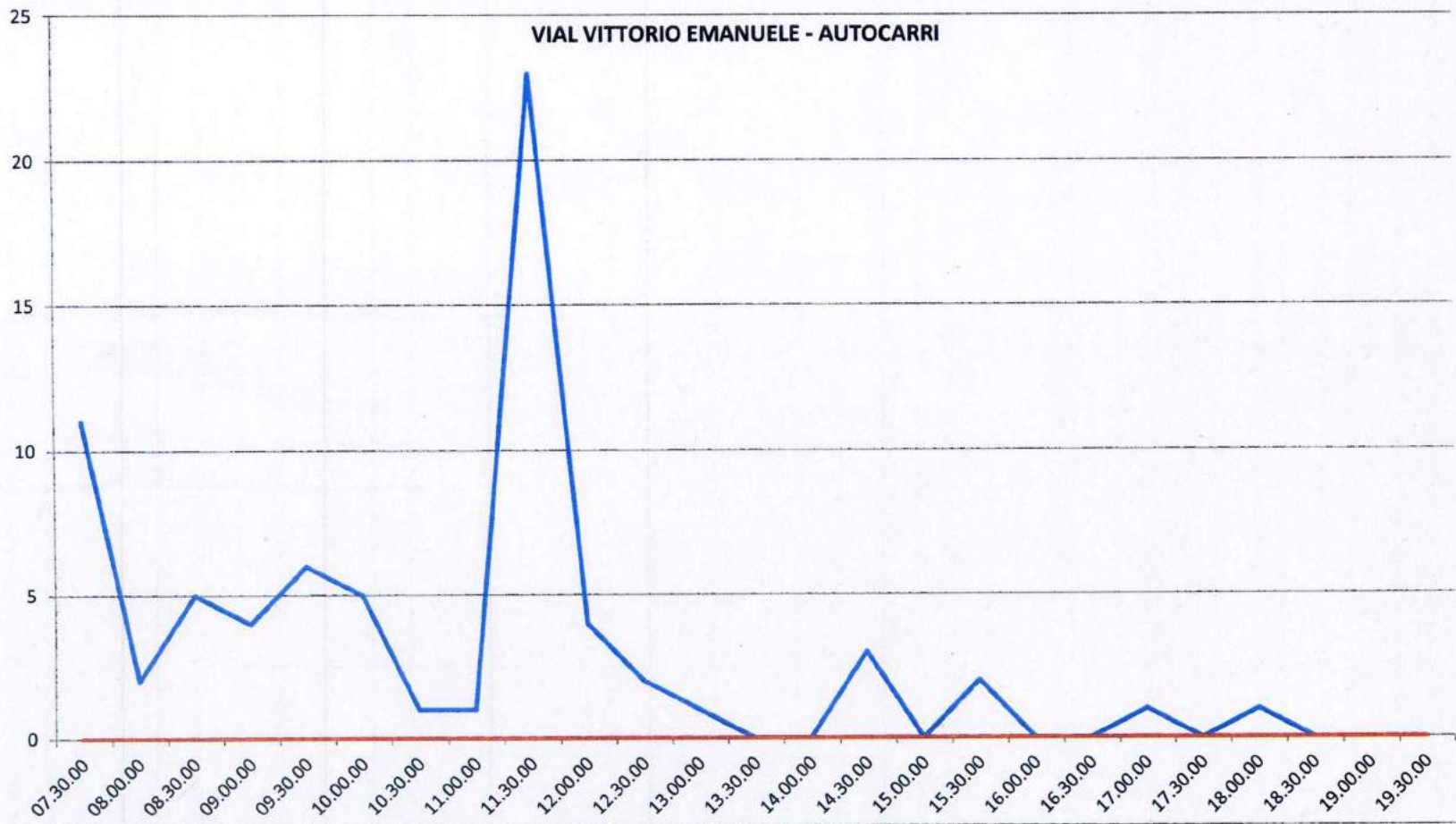
VIALE PROGRESSO - MOTO-CICLOMOTORI

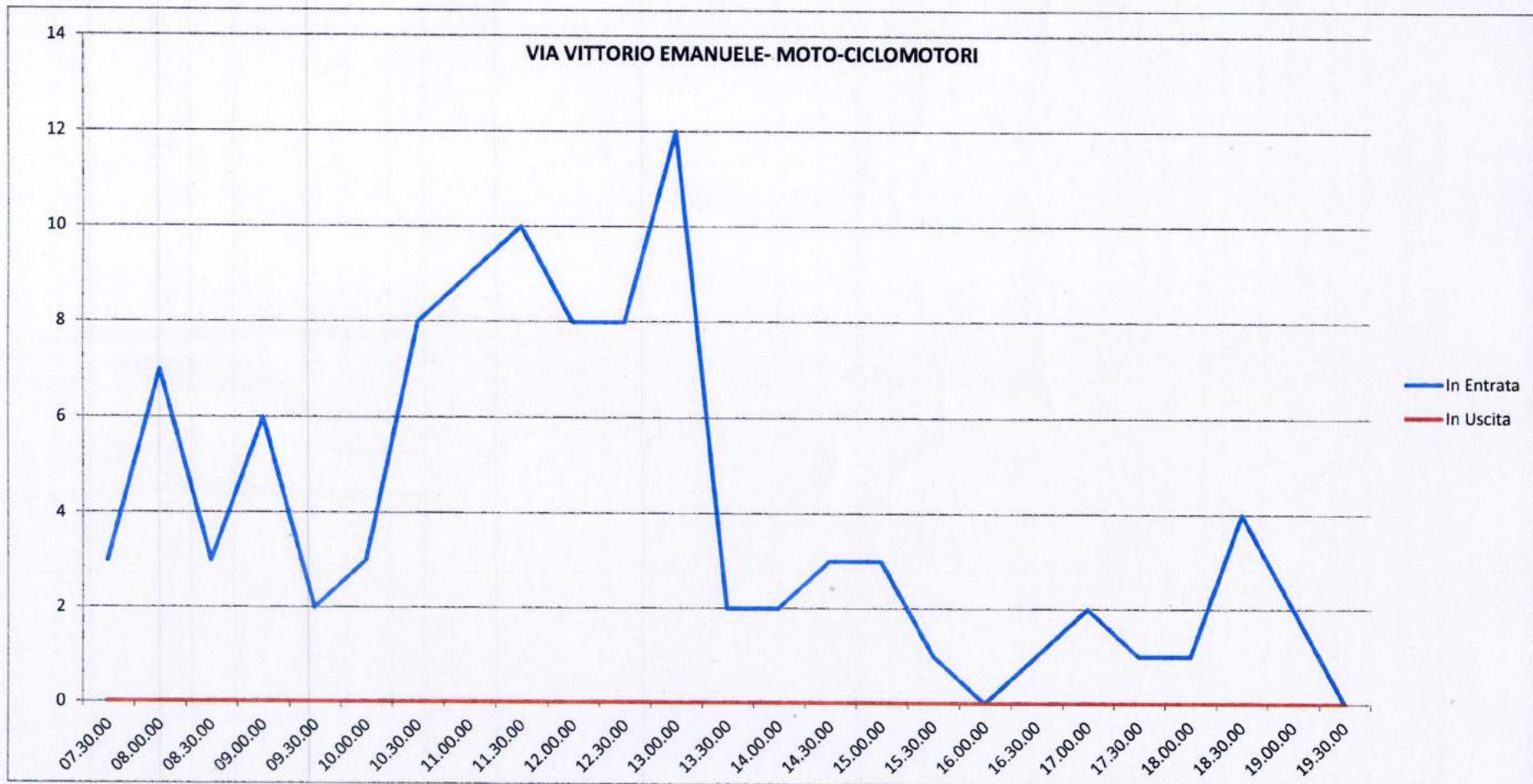


In Entrata
In Uscita



VIAL VITTORIO EMANUELE - AUTOCARRI







COMUNE DI FAVARA

POSIZIONE ORGANIZZATIVA n. 6 - SERVIZIO n. 2

AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- **Trasporto Pubblico Urbano**

Responsabile P.O. 6
(Arch. Francesco Criscenzo)

Responsabile P.O. 5
(Dott. Gaetano Raia)

Responsabile del Servizio n. 2
(Geom. Michele Vinciguerra)

Geometra
(Angelo Matalbano)

Collaboratore Tecnico
(Francesca Nobile)

Il Trasporto Pubblico Urbano

Caratteristiche della concessione Comune di Favara – Società PATTI.

Con nota n. A13/5797 del 12 settembre 1988, l'Assessorato regionale ai trasporti rispondeva al comune di Favara, in merito alla richiesta di istruzione di un servizio pubblico collettivo urbano, ponendo condizioni di natura tecnica affinché fosse garantito un servizio sicuro ed efficiente. Nelle more la Motorizzazione Civile di Palermo, competente per territorio, esprimeva parere favorevole all'espletamento del servizio rilasciando i necessari nullaosta.

In data 11 novembre 1988 il Comune di Favara concedeva alla Fratelli Patti s.r.l. di esercitare il servizio di trasporti urbani di Favara. La concessione è tuttora regolata da apposito disciplinare.

Dal 1988 il sindaco pro tempore ha rinnovato ogni anno la concessione, via via modificando lo schema del servizio sia per quanto riguarda lo sviluppo delle linee che la frequenza delle corse.

Il trasporto pubblico urbano prevede attualmente due linee bus che servono gran parte dell'abitato favarese. Tutta la rete è rappresentata nell'apposita tavola 09 che meglio di ogni analitica descrizione illustra lo sviluppo della stessa.

Si possono cogliere alcune considerazioni :

Il servizio termina per la linea 1 alle ore 14,00 e per la linea 2 alle ore 14,20 lasciando non servita la rete nelle ore di punta della sera.

I due autobus servono indiscriminatamente tutta la città nelle fasce orarie in cui il servizio è attivo.

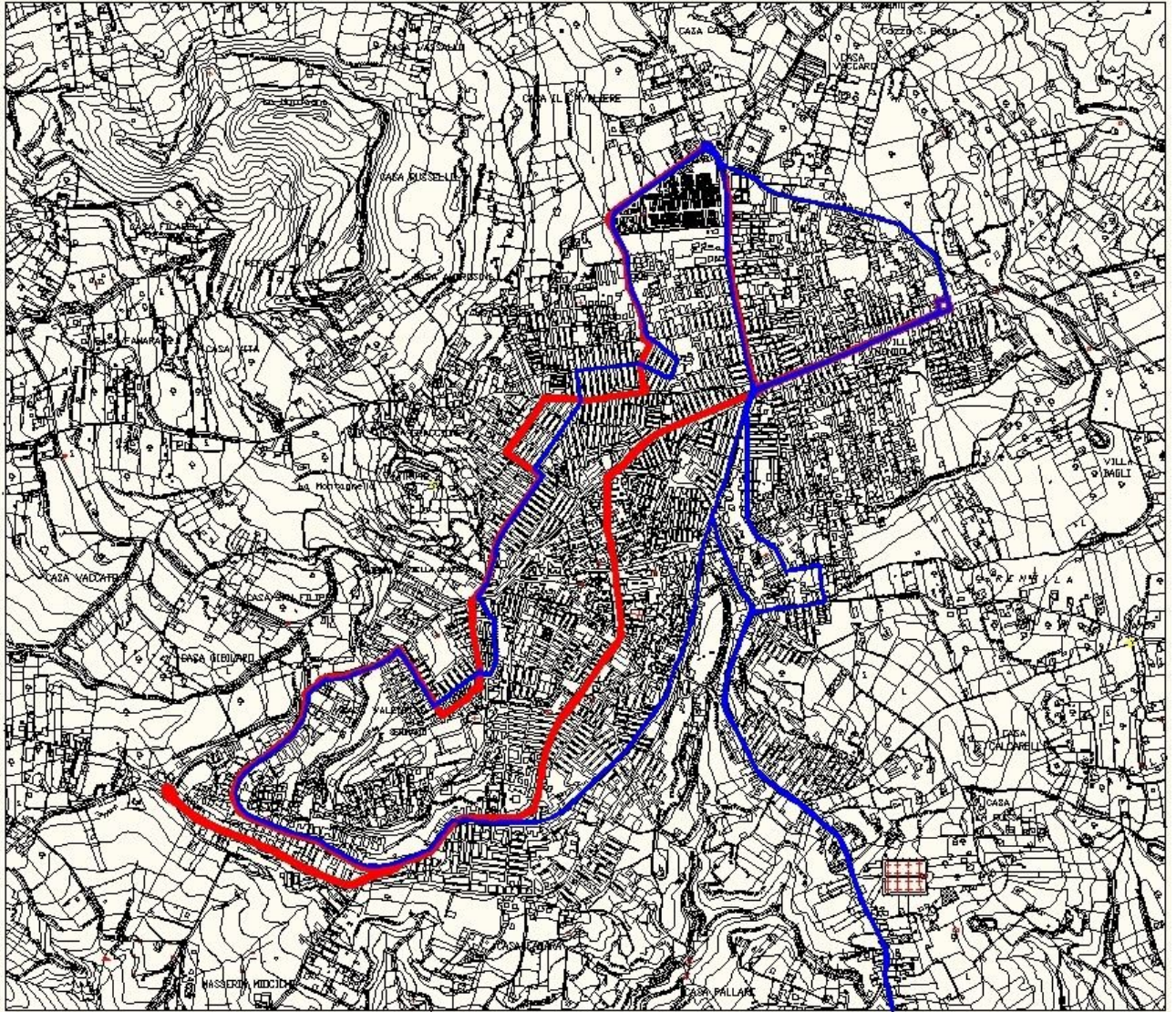
Il parco veicolare della Società Patti è costituito da 2 mezzi, IVECO 65C targato CZ 811 SZ per quanto riguarda la linea 1 e IVECO 65C targato DB 041 MS per quanto riguarda la linea 2.

Il costo attuale del biglietto di corsa semplice è di €. 1,00.

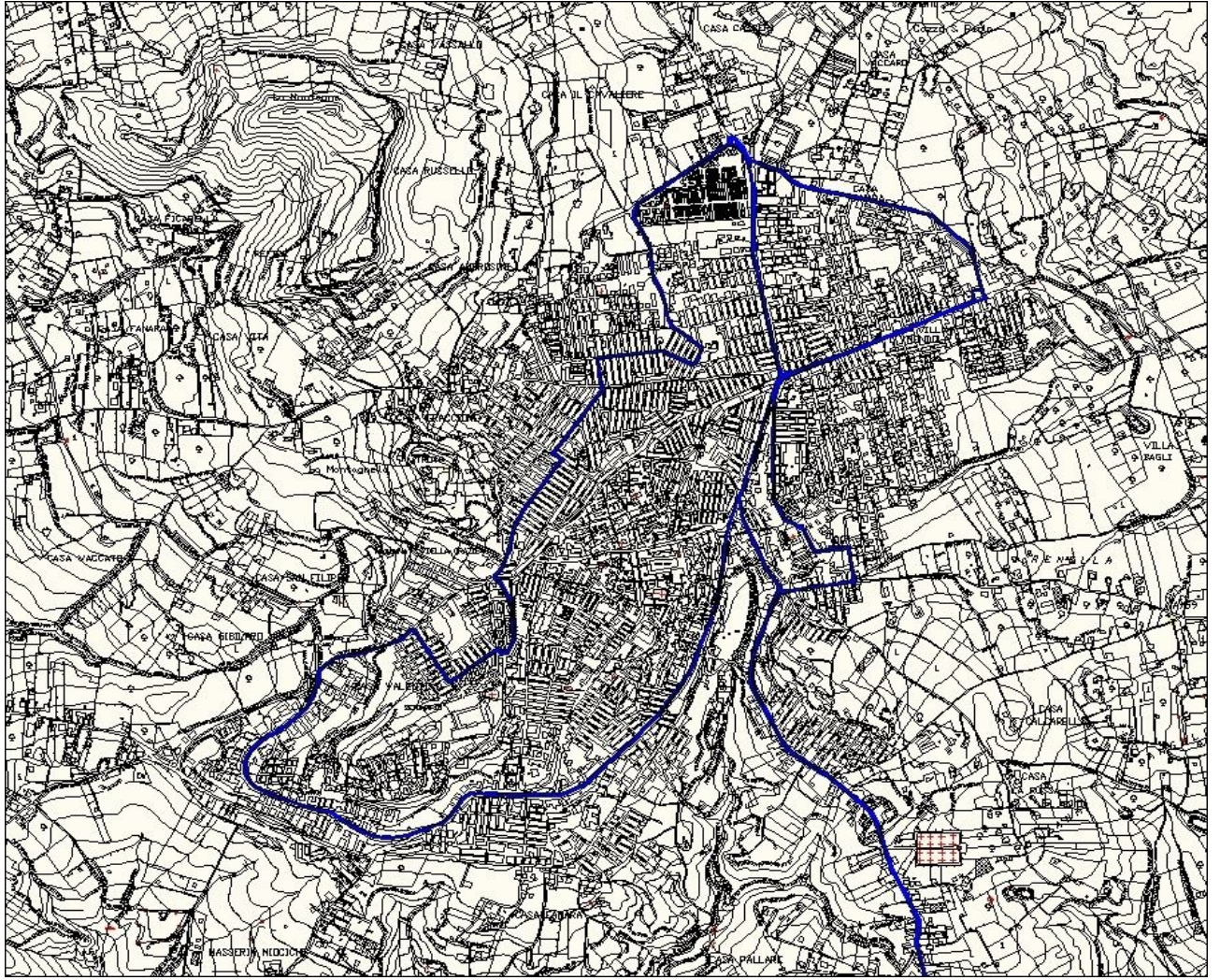
Alcune delle fermate sono dotate di pensiline e qualche panchina. Non sono state sistemate delle emettitrici automatiche di biglietti. Tutte le fermate non presentano segnaletica orizzontale che indichi l'ingombro dei mezzi durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

La maglia viaria attualmente non prevede corsie riservate lungo la rete. Il trasporto urbano attualmente può definirsi legato alla utenza debole.

MARCA E TIPO	TARGA	ANNO	POSTI
IVECO 65 C – MINERVA US 43	DB 041 MS	2006	30
IVECO 65 C – MINERVA US 43	CZ 811 SZ	2006	30

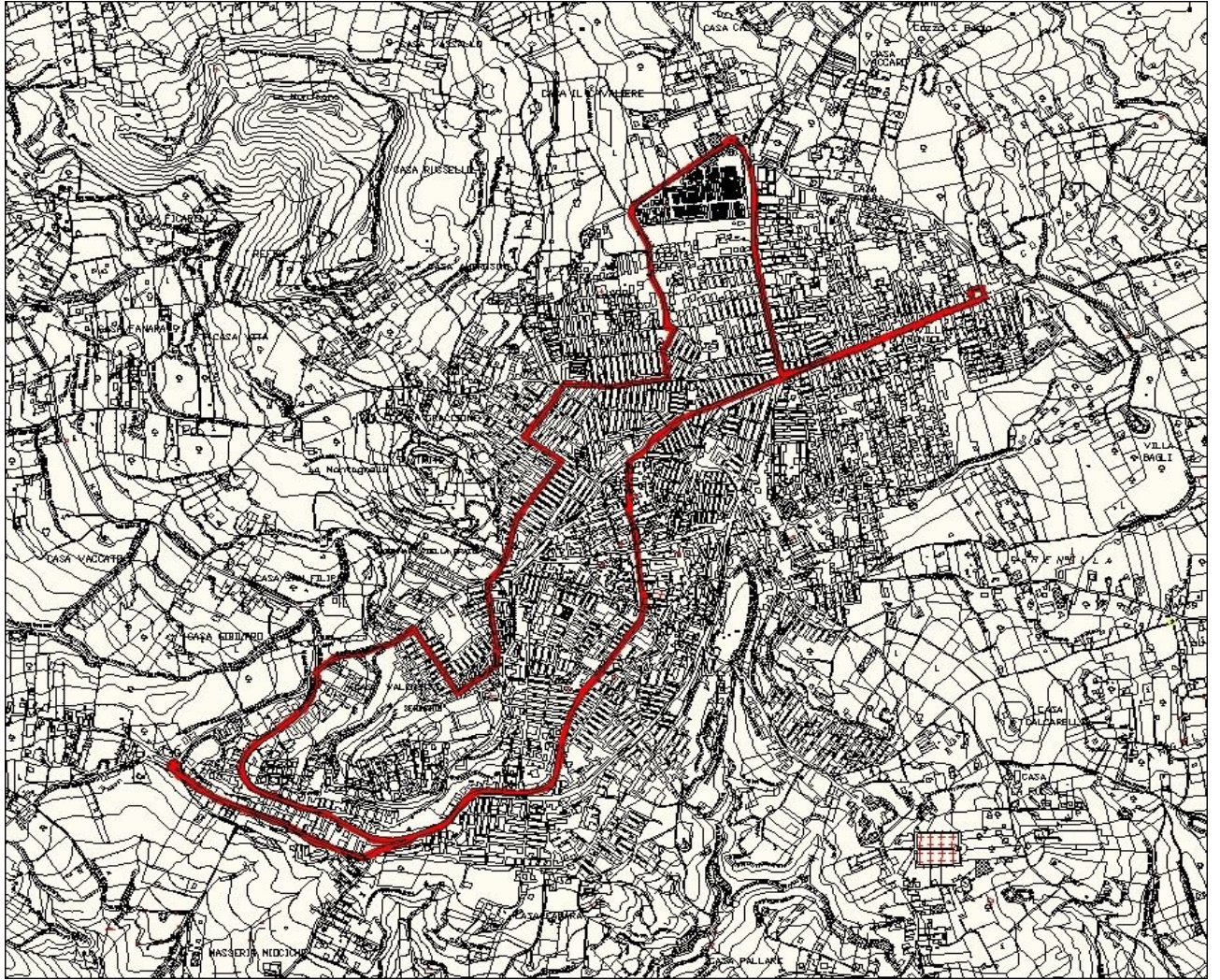


Trasporto Pubblico Urbano (linea 1 – linea 2)



Trasporto Pubblico Urbano **linea 1**





Trasporto Pubblico Urbano **linea 2**



1° CORSA

- 07.24 PIAZZA ITRIA
- 07.26 VIA U. Foscolo (CONZO)
- 07.27 VIA S. ANGELO (CABINA)
- 07.28 V.LE BERLINGUER
- 07.30 BIVIO S. ANNA (EDICOLA VOTIVA)

2° CORSA

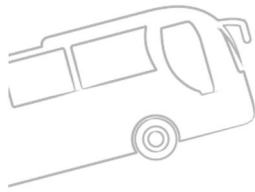
- 7.30 BIVIO S. ANNA (Edicola Votiva)
- 7.32 BIVIO S. ANNA (Carrozz. Pullara)
- 7.33 V.LE BERLINGUER (Ceramiche P&C)
- 7.34 V.LE BERLINGUER (Cammilleri FIAT)
- 7.35 SP EX MACELLO (Anffas)
- VIA SERGIO LEONE
- VIA SAN MICHELE
- 7.36 PIAZZA S. FRANCESCO
- VIA BENEF. MENDOLA
- 7.37 PIAZZA ITRIA
- 7.38 V.LE P. NENNI (Arancio Elettrif.)
- 7.39 V.LE P. NENNI (Super. Barba)
- 7.40 V.LE P. NENNI **CAPOLINEA**
- 7.43 V.LE P. NENNI (Super. Barba)
- 7.44 PIAZZA ITRIA
- 7.45 VIA U. FOSCOLO (Conzo)
- 7.46 C.SO VITT. VENETO (Casello)
- 7.47 C.SO VITT. VENETO (Agenzia Patti)
- 7.49 C.SO VITT. VENETO (Scalotta)
- 7.50 C.SO VITT. VENETO (Ang. Via Kennedy)
- 7.52 VIALE ALDO MORO (Brancati)
- 7.53 VIALE ALDO MORO (Cirinaro)
- 7.55 VIA P. MATTERELLA (Villa Comunale)
- 7.57 VIA A. DE GASPERI
- 7.58 VIA A. DE GASPERI (Macelleria)
- VIA LIGURIA
- 8.00 VIA EMPEDOCLE
- 8.02 VIA MAMELI
- 8.03 VIA MAMELI (Poliambulatorio)
- 8.04 VIA AGRIGENTO
- VIA RAGUSA
- 8.05 PIAZZA LANDO CONTI
- 8.06 V.LE AMBROSINI (Cimitero)
- 8.07 ITRIA
- 8.08 V.LE P. NENNI
- 8.10 V.LE P. NENNI **CAPOLINEA**

3° 4° 5° CORSA

- 08.10 - 08.45 - 10.50 V.LE P. NENNI **CAPOLINEA**
- 08.12 - 08.47 - 10.52 VIA NUOVA (Campo sportivo)
- 08.13 - 08.48 - 10.53 VIA C. CALLEA (Cimitero)
- 08.15 - 08.50 - 10.55 VIA C. CALLEA (Itria BdS)
- 08.16 - 08.51 - 10.56 PIAZZA ITRIA (Bar)
- 08.18 - 08.53 - 10.58 VIA U. FOSCOLO (Conzo)
- 08.19 - 08.54 - 10.59 C.SO VITT. VENETO (Casello)
- 08.20 - 08.55 - 11.00 C.SO VITT. VENETO (Agenzia Patti)
- 08.21 - 08.56 - 11.01 C.SO VITT. VENETO (Scalotta)
- 08.22 - 08.57 - 11.02 C.SO VITT. VENETO (Ang. Via Kennedy)
- 08.25 - 10.00 - 11.05 V.LE ALDO MORO (Brancati)
- 08.28 - 10.03 - 11.08 V.LE ALDO MORO
- 08.32 - 10.07 - 11.12 VIA P. MATTERELLA (Villa Comunale)
- 08.34 - 10.09 - 11.14 VIA A. DE GASPERI
- 08.35 - 10.10 - 11.15 VIA A. DE GASPERI (Macelleria)
- VIA LIGURIA
- 08.38 - 10.13 - 11.18 VIA EMPEDOCLE
- 08.40 - 10.15 - 11.20 VIA MAMELI
- 08.41 - 10.16 - 11.21 VIA MAMELI (Poliambulatorio)
- 08.42 - 10.17 - 11.22 VIA AGRIGENTO
- VIA RAGUSA
- 08.43 - 10.18 - 11.23 PIAZZA LANDO CONTI
- 08.44 - 10.19 - 11.24 V.LE AMBROSINI (Cimitero)
- 08.45 - 10.20 - 11.25 PIAZZA ITRIA
- 08.46 - 10.21 - 11.26 VIA UGO FOSCOLO
- 08.47 - 10.22 - 11.27 VIA S. ANGELO (Cabina)
- 09.00 - 10.24 - 11.29 V.LE BERLINGUER (Ricambi Quaranta)
- 09.03 - 10.27 - 11.32 BIVIO S. ANNA (Edicola Votiva)
- 09.04 - 10.28 - 11.33 BIVIO S. ANNA (Carrozzeria Pullara)
- 09.05 - 10.29 - 11.34 V.LE BERLINGUER (Ceramiche P&C)
- 09.06 - 10.30 - 11.35 V.LE BERLINGUER (Cammilleri FIAT)
- 09.07 - 10.31 - 11.36 SP EX MACELLO (Anffas)
- VIA SERGIO LEONE
- 09.09 - 10.33 - 11.38 PIAZZA SAN FRANCESCO
- 09.11 - 10.35 - 11.40 PIAZZA ITRIA
- 09.12 - 10.36 - 11.41 V.LE PIETRO NENNI (Arancio elettr.)
- 09.13 - 10.37 - 11.42 V.LE PIETRO NENNI (Superm. Barba)
- 09.15 - 10.39 - 11.44 V.LE PIETRO NENNI **CAPOLINEA**

6° 7° 8° CORSA

- 12.20 - 13.20 - 14.20 V.LE PIETRO NENNI **CAPOLINEA**
- 12.22 - 13.22 - 14.22 VIA NUOVA (Campo Sportivo)
- 12.23 - 13.23 - 14.23 VIA CAP. CALLEA (Cimitero)
- 12.25 - 13.25 - 14.25 VIA CAP. CALLEA (Itria BdS)
- 12.26 - 13.26 - 14.26 ITRIA (Bar)
- 12.27 - 13.27 - 14.27 VIA U. FOSCOLO (Conzo)
- 12.28 - 13.28 - 14.28 C.SO VITT. VENETO (Casello)
- 12.29 - 13.29 - 14.29 C.SO VITT. VENETO (Agenzia Patti)
- 12.30 - 13.30 - 14.30 C.SO VITT. VENETO (Scalotta)
- 12.31 - 13.31 - 14.31 C.SO VITT. VENETO (Ang. Via Kennedy)
- 12.32 - 13.32 - 14.32 V.LE ALDO MORO (Brancati)
- 12.36 - 13.36 - 14.36 V.LE ALDO MORO
- 12.40 - 13.40 - 14.40 VIA P. MATTERELLA (Villa Comunale)
- 12.42 - 13.42 - 14.42 VIA DE GASPERI
- 12.43 - 13.43 - 14.43 VIA DE GASPERI (Macelleria)
- VIA LIGURIA
- 12.46 - 13.46 - 14.46 VIA EMPEDOCLE
- 12.48 - 13.48 - 14.48 VIA MAMELI
- 12.49 - 13.49 - 14.49 VIA MAMELI (Poliambulatorio)
- 12.50 - 13.50 - 14.50 VIA AGRIGENTO
- VIA RAGUSA
- 12.51 - 13.51 - 14.51 PIAZZA LANDO CONTI
- 12.52 - 13.52 - 14.52 V.LE AMBROSINI
- 12.53 - 13.53 ITRIA
- 12.54 - 13.54 V.LE PIETRO NENNI
- 12.55 - 13.55 V.LE PIETRO NENNI **CAPOLINEA**



F.LLI PATTI AUTOLINEE s.r.l.
Via Dello Sport, 10 - 92026 - FAVARA (AG)
phone +39 0922 31222 - Fax +39 0922 31222
www.pattibus.it - info@pattibus.it

TUTTI I VENERDI IN OCCASIONE
DEL MERCATO SETTIMANALE IL BUS
NON TRANSITERA NELLE VIE CONTRASSEGNAE

CAPOLINEA
VIALE PIETRO NENNI

LINEA 2

- PIAZZA DON GIUSTINO 07.30 - 08.03 - 09.00 - 09.50 - 10.45 - 11.45 - 12.40 - 13.45
- PIAZZA VESPRI 07.32 - 08.05 - 09.02 - 09.52 - 10.47 - 11.47 - 12.42 - 13.47
- PIAZZA GARIBALDI 07.33 - 08.06 - 09.03 - 09.53 - 10.48 - 11.48 - 12.43 - 13.48
- PIAZZA DELLA VITTORIA 07.35 - 08.08 - 09.05 - 09.55 - 10.50 - 11.50 - 12.45 - 13.50
- ITRIA 07.37 - 08.10 - 09.07 - 09.57 - 10.52 - 11.52 - 12.47 - 13.52
- V.LE PIETRO NENNI (Piazza della Pace) 07.38 - 08.12 - 09.09 - 09.59 - 10.54 - 11.54 - 12.49 - 13.54
- LICEO M.L. KING (Mega Bar) 07.39 - 08.35 - 09.15 - 10.10 - 11.10 - 12.22 - 13.22 - 14.20*
- ITRIA 07.41 - 08.36 - 09.17 - 10.12 - 11.12
- VIA CAP. CALLEA 07.42 - 08.37 - 09.18 - 10.13 - 11.13
- CIMITERO 07.43 - 08.38 - 09.19 - 10.14 - 11.14 - 12.22 - 13.22
- VIALE AMBROSINI 07.44 - 08.40 - 09.20 - 10.16 - 11.16 - 12.24 - 13.24
- PIAZZA LANDO CONTI 07.45 - 08.41 - 09.22 - 10.18 - 11.18 - 12.25 - 13.25
- VIA ROVERETO 07.46 - 08.42 - 09.23 - 10.19 - 11.19 - 12.26 - 13.26
- VIA AGRIGENTO 07.47 - 08.43 - 09.24 - 10.20 - 11.20 - 12.27 - 13.27
- VIA COMPAGNA 07.48 - 08.44 - 09.26 - 10.22 - 11.22 - 12.28 - 13.28
- VIA CAP. MAZZA / VIA EMPEDOCLE 07.49 - 08.45 - 09.27 - 10.23 - 11.23 - 12.29 - 13.29
- VIA PANEPINTO (USL) 07.50 - 08.47 - 09.28 - 10.24 - 11.24 - 12.30 - 13.20
- VIA A. DE GASPERI 07.51 - 08.48 - 09.29 - 10.25 - 11.25 - 12.31 - 13.31
- VIA E. SEGRÈ 07.52 - 08.49 - 09.30 - 10.26 - 11.26 - 12.32 - 13.32
- V.LE PROGRESSO 07.53 - 08.50 - 09.31 - 10.27 - 11.27 - 12.33 - 13.33
- V.LE ALDO MORO (Milia mobili) 07.54 - 08.51 - 09.32 - 10.28 - 11.28 - 12.34 - 13.34
- VIALE ALDO MORO (Q8) 07.56 - 08.52 - 09.34 - 10.30 - 11.30 - 12.35 - 13.35
- VIA CHE GUEVARA (Scuole) 09.37 - 10.33 - 11.33 - 13.40
- VIA KENNEDY (Brancati) 07.57 - 08.53 - 09.43 - 10.39 - 11.39 - 12.36 - 13.44
- VIA IV NOVEMBRE 07.58 - 08.54 - 09.45 - 10.41 - 11.41 - 12.37 - 13.45
- VIA ROMA 07.59 - 08.55 - 09.47 - 10.42 - 11.42 - 12.38 - 13.46



COMUNE DI FAVARA
Provincia di Agrigento

**RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE AI FINI DELLA VERIFICA DI
ASSOGGETTABILITA' ALLA PROCEDURA DI VAS
Aggiornamento del PIANO URBANO del TRAFFICO (PUT).**

Verifica di assoggettabilità a VAS - RAPPORTO PRELIMINARE Piano Urbano del
Traffico.

Ai sensi dell'art 12 del Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006 e succ. mod. e integr.
E dell'art. 8 del Decreto presidenziale n. 23 del 08/07/2014 •

Proponente: Comune di Favara

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Francesco Criscenzo



La Sindaca
D.ssa Anna Alba

N.B. : il presente documento costituisce schema esemplificativo per la redazione del Rapporto Ambientale Preliminare (R.A.P.) ex art. 12 del D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.. In esso sono contenute valutazioni sugli indicatori ambientali prioritari in ordine a piani/o programmi concernenti la materia urbanistica

1. INTRODUZIONE

1.1 Scopo del documento

Il presente rapporto individua, descrive e valuta gli impatti significativi che l'attuazione del piano proposto potrebbe avere sull'ambiente, al fine di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, nel rispetto sostenibile, nel rispetto della qualità della vita e dell'ambiente; ciò allo scopo di fornire alle autorità le informazioni necessarie alla decisione se il progetto necessiti di valutazione ambientale strategica. Tali informazioni, pertanto, riguardano le caratteristiche del progetto, le caratteristiche degli effetti dovuti alla sua attuazione e le caratteristiche delle aree potenzialmente coinvolte da essi.

Il presente documento contiene tutte le informazioni utili alla verifica di esclusione alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) relativamente ai piani rispondenti alle indicazioni del "Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica di piani e programmi nella regione siciliana" approvato dalla Regione Siciliana in conformità a quanto disposto dal citato art. 8 del Decreto Presidenziale n. 23 del 08/07/2014, e da quanto previsto dall'art. 12 del Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006 e ss. mm. ii.

1.1 Riferimenti normativi

Per la stesura della presente verifica di assoggettabilità ad una valutazione di incidenza ambientale, volta a valutare se e quanto la realizzazione dell'intervento possa creare impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, si fa riferimento alla normativa in materia di VIA e in particolare al D.Ls 152/06 così come modificato ed integrato dal D. Lgs 4/08 (Allegati I e VI), dal D.Lgs. n. 128/201 e al D. Lgs. n. 46/2014, nonché al decreto presidenziale n. 23 del 08 luglio 2014.

La normativa sulla valutazione ambientale strategica ha come riferimento principale la Direttiva 2001/42/CE. L'obiettivo generale della Direttiva è quello di "...garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".

A livello nazionale la suddetta Direttiva è stata recepita con l'entrata in vigore del D.Lgs. 3/04/2006 n. 152 e ss.mm.ii. "Norme in materia ambientale".

Secondo la normativa, la valutazione ambientale strategica (VAS) "riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale" e va effettuata "per tutti i piani e programmi: a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli

allegati II, III e IV del presente decreto; b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni."

La norma prevede che "per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento".

La Regione Sicilia, per l'applicazione del Decreto Legislativo, successivamente all'entrata in vigore del d.lgs. 152/2006 ha adottato con il D.P. 23 del 0/07/2014, il Regolamento della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione Siciliana (Art. 59, legge regionale 14 maggio 2009, n. 6, così come modificato dall' art. 11, comma 41 della legge regionale 9 maggio 2012, n. 26)

1.2 Percorso metodologico adottato

Il presente Rapporto ambientale preliminare è stato redatto tenendo conto in primo piano di quanto contenuto nell'Allegato 1 Decreto Legislativo 152/06 "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'art. 12" – Modello metodologico procedurale ed organizzativo della valutazione ambientali di piani e programmi (VAS).

- **Modello generale di verifica esclusione da VAS** -

ALLEGATO 1 D.L.S. 4/08

Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e la condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse
- In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati
- La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile
- Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma
- La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)

Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti
- Carattere cumulativo degli impatti
- Natura transfrontaliera degli impatti
- Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidente)
- Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)
- Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - a) Delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,

b) Del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

- Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

Tabella 1 – Corrispondenza tra contenuti di RAP e Criteri dell'A.I.I. al D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Criteri Allegato 1 D. Lgs 4/2008	Contenuto nel Rapporto	Rif.
1.Caratteristiche del piano, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:		
In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni	Il piano urbano del traffico è uno strumento previsto dal D. Lgs 285/92 Art. 36. Le trasformazioni sono ricomprese all'interno del perimetro del centro urbano e l'immediata periferia	
Operative o attraverso la ripartizione delle risorse	Nel presente Rapporto sono state dunque analizzate le scelte sulla mobilità del traffico che gli aspetti ambientali ad esso connessi	
In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi inclusi quelli gerarchicamente ordinati	L'obiettivo del P.U.T. è quello di ottimizzare la viabilità ed il traffico veicolare all'interno del centro abitato. Non sono presenti altri piani o programmi gerarchicamente subordinati. Dato che il P.U.T. è coerente con la pianificazione comunale e sovracomunale, non si ravvisa alcun tipo di influenza con gli stessi.	
La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	Il P.U.T. è coerente con il P.R.G. adottato con delibera del Commissario ad ACTA n. 13 del 26/02/2015, e pertanto sottoposte alla VAS nell'ambito dello stesso P.R.G. e per il quale l'autorità competente A.R.T.A. si è espressa favorevolmente con Decreto Assessoriale n. 193 del 04/07/2017.	
Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma	Data la natura dell'intervento, non sono stati rilevati impatti significativi non mitigabile, il progetto, inoltre, è lontano da zone di interesse ambientale si può affermare che non sussistono problemi ambientali pertinenti al piano.	
La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria del settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)	Esclusa già in fase preliminare, in quanto l'area di intervento non ricade / ricade all'interno del sito Sito di Importanza Comunitaria e Regionale	

2.Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi		
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	Sono stati individuati e caratterizzati qualitativamente pressioni e impatti attesi dalla realizzazione del P.U.T.. Relativamente alla salute umana, è stato considerato oltre all'impatto atteso dalla realizzazione del Piano Urbano del Traffico e, l'impatto subito dalla futura popolazione residente nell'area del Piano in riferimento alla salubrità dell'intorno. Gli impatti sulle componenti ambientali sono stati descritti, senza che si sia ravvisato alcunché di significativo da evidenziare a questo proposito.	
Carattere cumulativo degli impatti		
Natura transfrontaliera degli impatti	non si hanno implicazioni di carattere transfrontaliero.	
Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti):	non si evidenziano rischi per la salute umana o innalzamento di rischio in seguito all'attuazione del Piano.	
E entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	Il Piano riguarda il centro abitato.	
Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: -delle speciali caratteristiche naturali o	Il piano consentirà di migliorare la qualità dell'ambiente	

del patrimonio culturale. -dal superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo		
Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale comunitario o internazionale	L'area di intervento non ricade – all'interno di siti di Importanza Comunitaria (SIC) e/o Zone di Protezione Speciale (ZPS) – (in caso positivo Indicarli)	

2 CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

2.1 Localizzazione territoriale

Figura 1: Localizzazione "Google Earth"

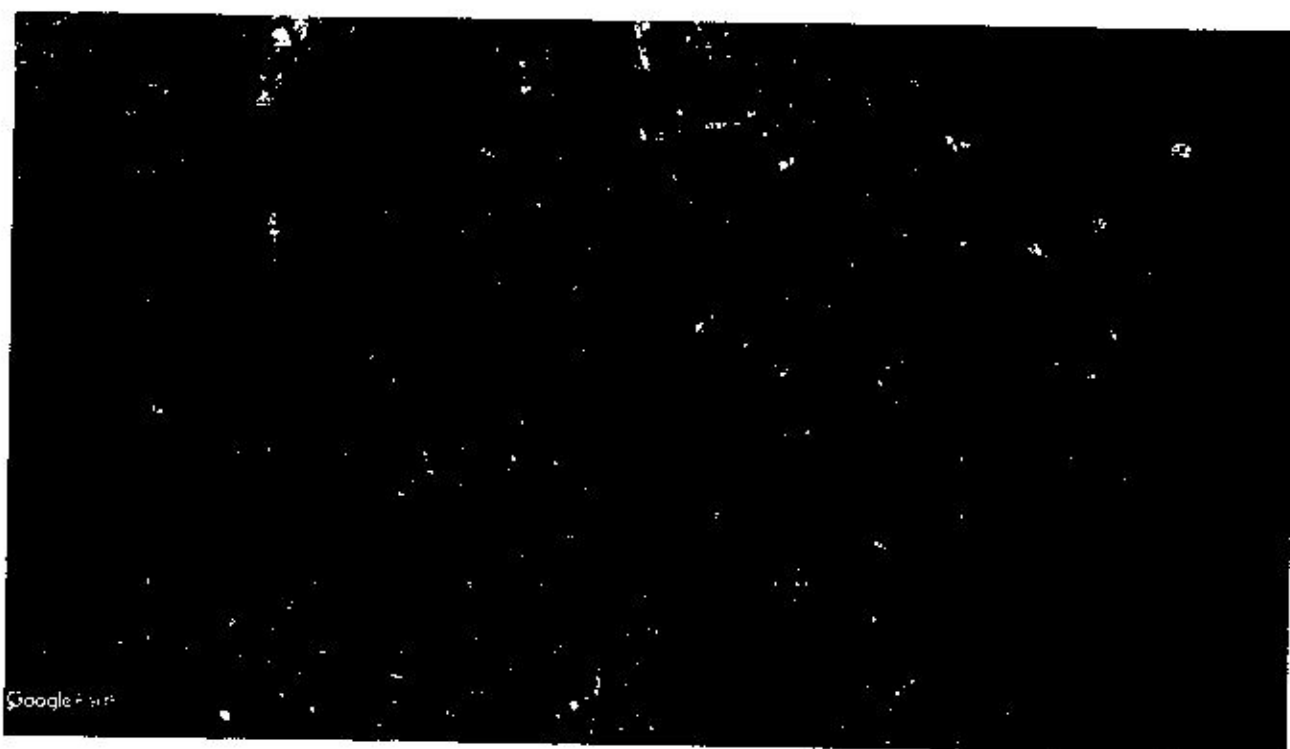


Figura 2: Rete Natura 2000 - Siti di interesse comunitario (SIC) e Zone protette speciali (ZPS)

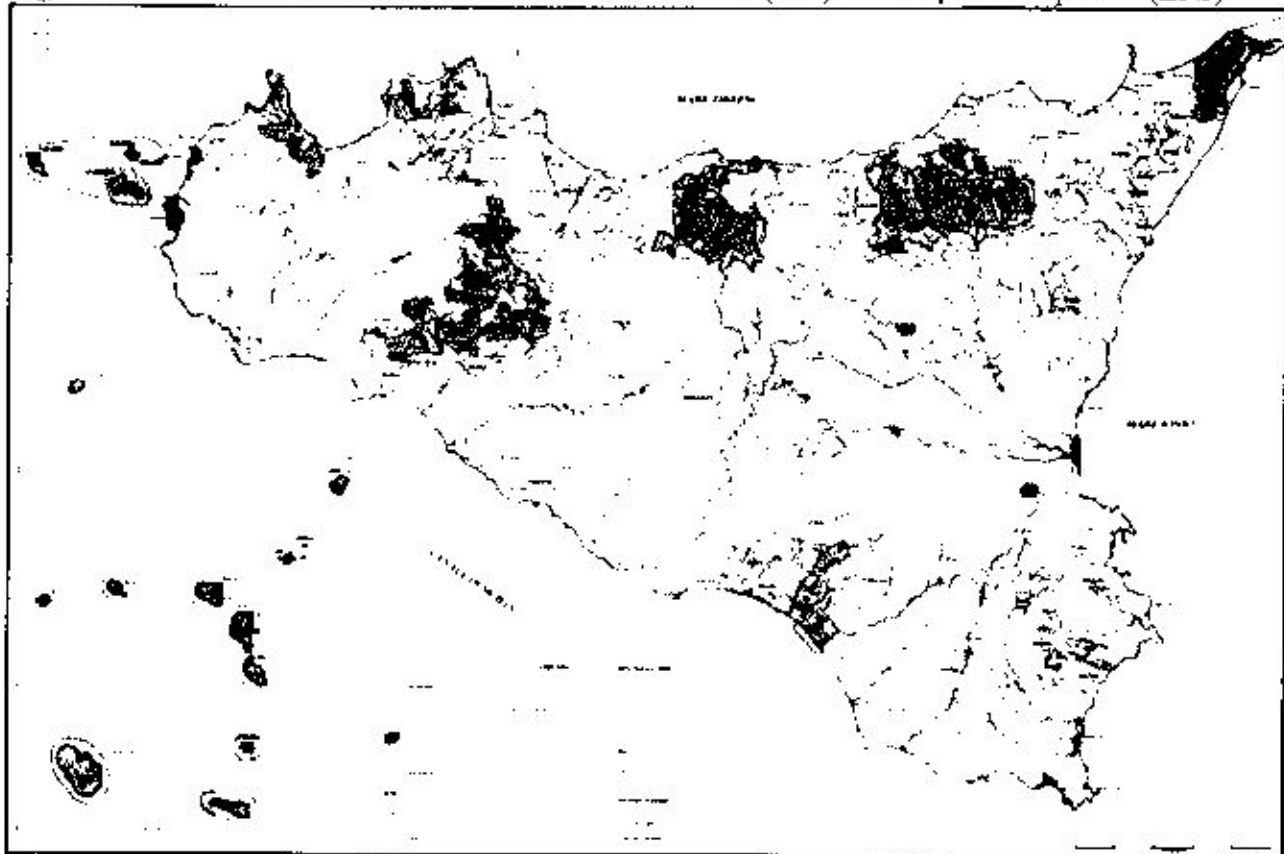


Figura 3: Stralcio strumento urbanistico di cui al D.A. n. 193 del 04/07/2017 sulla VAS del P.R.G. del Comune di Favara

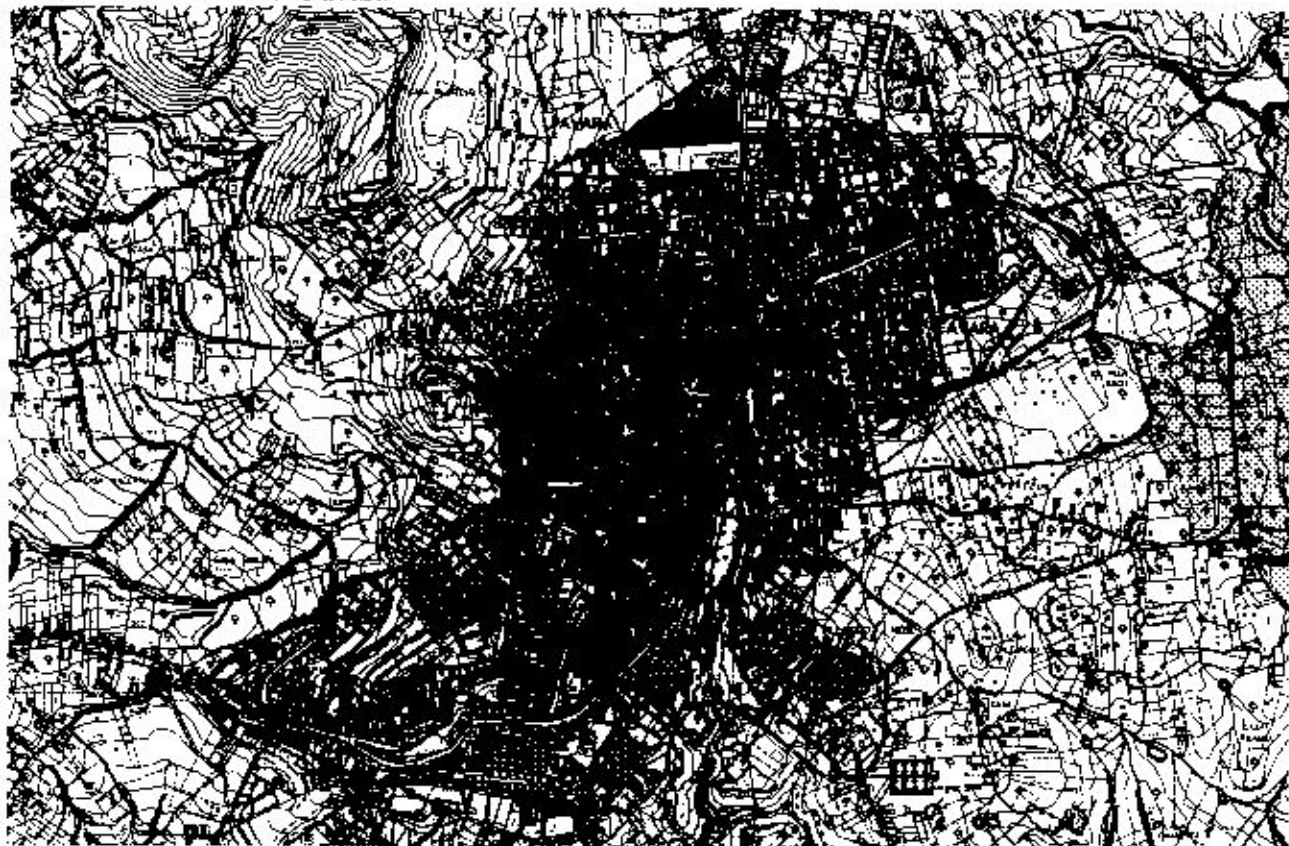


Figura 4: PTPR - Ambiti dei paesaggistici della Sicilia

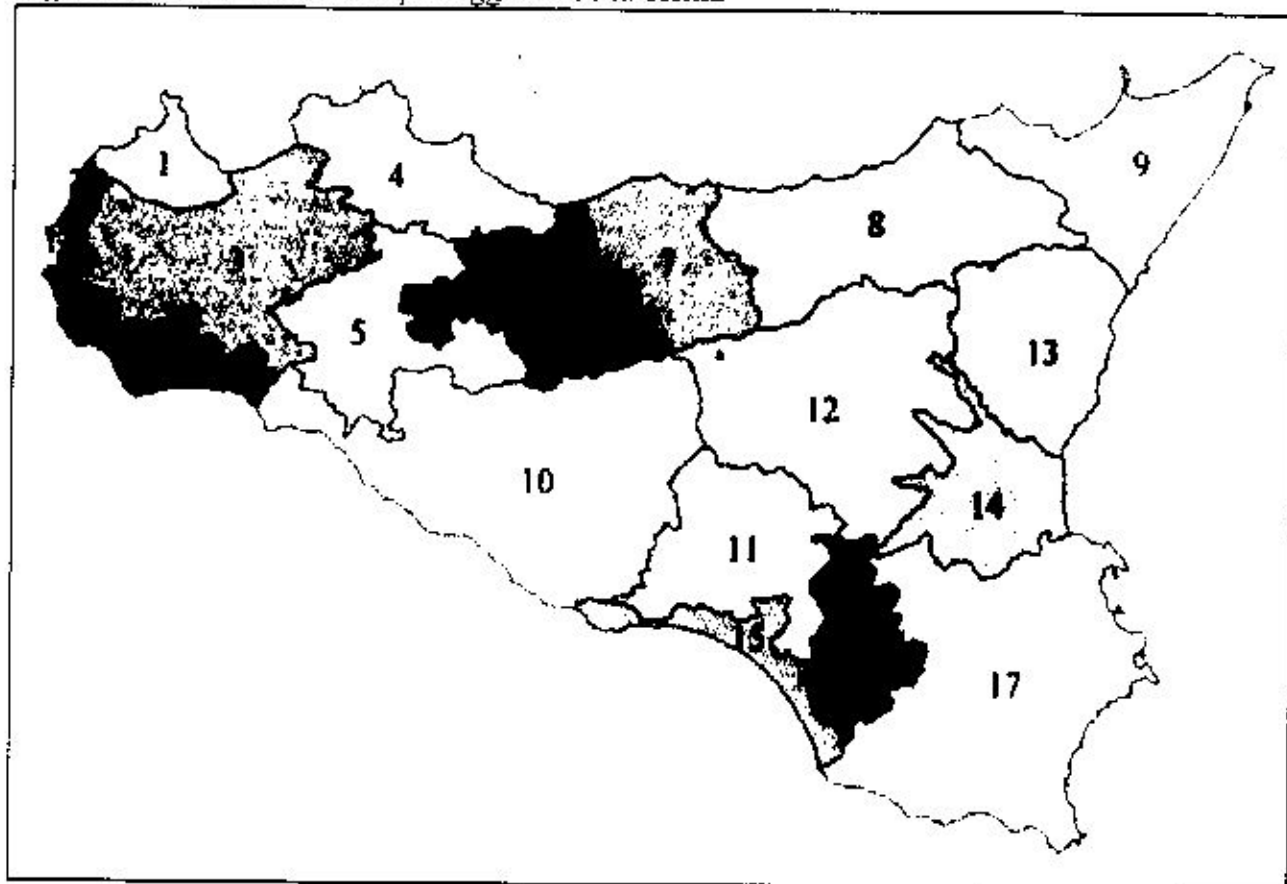
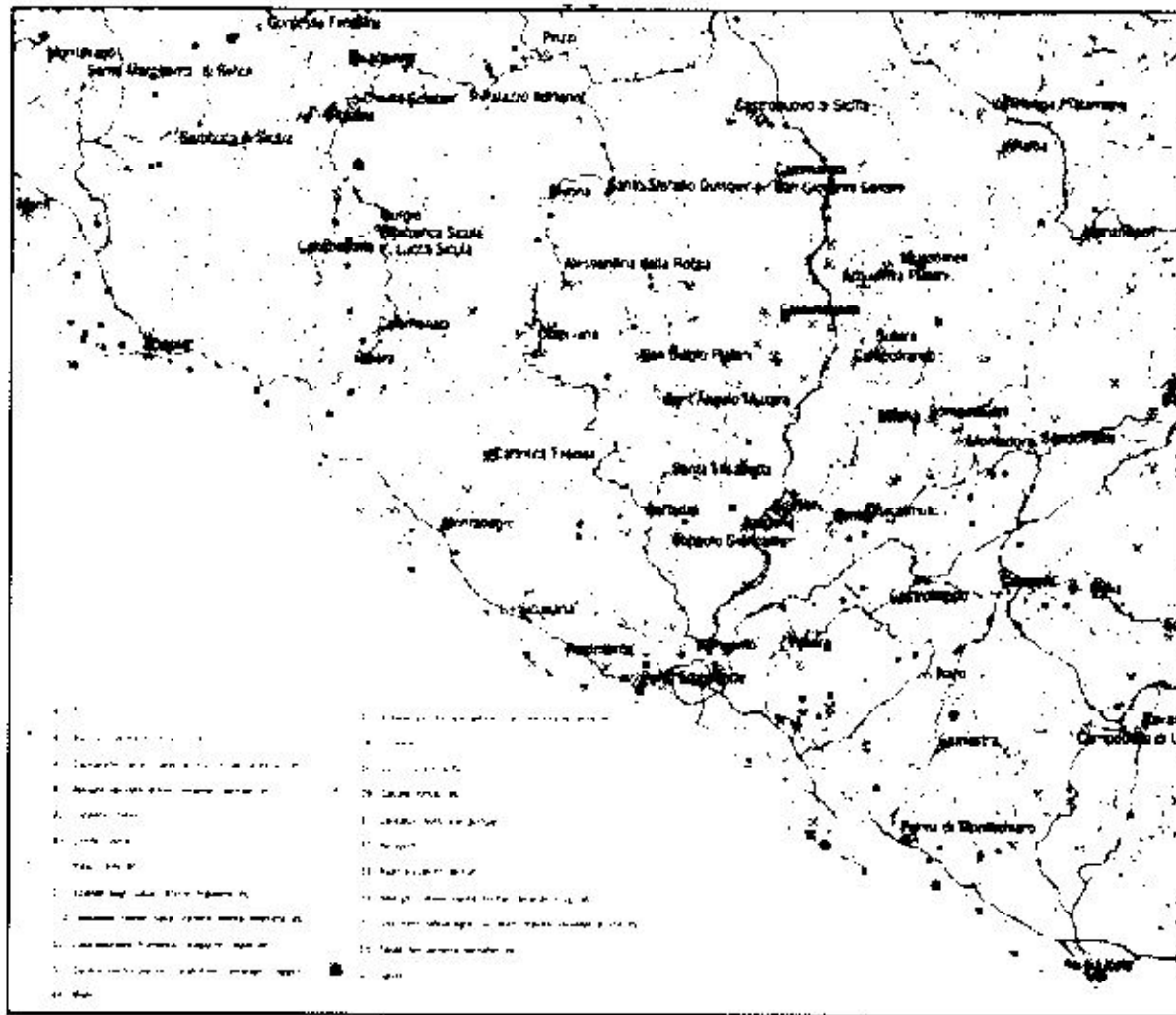


Figura 5: Linee Guida del PTPR - Comuni ricadenti nell'ambito 10



Figura 6: Linee Guida del PTPR- Beni isolati nel territorio di Agrigento e intorno a Favara



2.2 Obiettivi ed azioni del piano

L'Amministrazione Comunale, nel corso del 2017-18 ha iniziato le procedure per l'aggiornamento del PUT del Comune di Favara approvato con delibera di Consiglio Comunale n.71 del 03/10/1998 al fine di individuare le mutate dinamiche di mobilità del territorio comunale, definendo nuovi obiettivi, nuove strategie e nuove azioni da attuarsi nel breve termine, ossia il biennio proprio del campo di azione dello stesso PUT.

L'elaborazione dell'aggiornamento del PUT – in fase di approvazione - è stata eseguita sulla base di indagini di traffico effettuate con una campagna di rilevamento ad hoc, attraverso analisi e approfondimenti, in relazione allo stato dei luoghi e agli interventi previsti dai vigenti strumenti di Piano (piano Regolatore Generale approvato con D.A. n. 973/87 e Piano Regolatore Generale Adottato con delibera di Commissario ad ACTA n.13 del 26/02/2015 , nonché tenendo conto degli indirizzi forniti dall'Amministrazione Comunale.

Lo studio in fase di predisposizione (PUT) deve essere inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT relativo all'intero centro abitato.

Come previsto dalla normativa vigente, il PUT è un documento indicante la politica intermodale adottata, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), comprensivi del rispettivo regolamento viario, il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa ed il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PUT).

A questo studio si affiancherà in futuro un secondo livello di progettazione, quello cioè dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU), intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PUT, ed un terzo livello di progettazione, cioè quello dei Piani Esecutivi del Traffico Urbano (PETU); questi studi, considerate le modeste dimensioni della Città di Favara potranno essere riuniti in un'unica fase di progettazione (livello dei Piani di Dettaglio) o potranno essere attuati attraverso la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva - dei singoli interventi previsti dal PUT.

Al fine di analizzare e valutare le ricadute sull'ambiente delle scelte operate dal PUT, e quindi comprendere la necessità di attivare una specifica procedura di VAS, l'Amministrazione Comunale di Favara ha attivato la procedura di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 12 del D.lgs 152/2010 e s.m.i..

Nel caso del PUT del Comune di Favara l'autorità procedente ("la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma") è il Comune di Favara l'autorità competente ("la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi,) è l' A.R.T.A.

Il presente Rapporto preliminare è finalizzato, pertanto, a verificare l'assoggettabilità alla VAS dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Favara.

3 Sintesi degli interventi previsti dal PUT .

Prima di sintetizzare gli interventi individuati dal PUT è opportuno premettere che le opere infrastrutturali più rilevanti (quali, per esempio la nuova viabilità e le nuove aree a parcheggio) alle quali il PUT fa riferimento sono già state inserite nel nuovo P.R.G. adottato con delibera del Commissario ad ACTA n. 13 del 26/02/2015, e pertanto sottoposte alla VAS nell'ambito dello stesso P.R.G. e per il quale l'autorità competente A.R.T.A. si è espressa favorevolmente con Decreto Assessoriale n. 193 del 04/07/2017.

Il PUT del Comune di Favara è incentrato sul tema della mobilità del centro abitato e delle frazioni individuando le linee guida strategiche ed i singoli interventi in accordo con i piani sovraordinati esistenti.

Gli interventi individuati dal PUT mirano al miglioramento delle condizioni di circolazione (con particolare attenzione alla mobilità dolce), al miglioramento della sicurezza stradale (con particolare attenzione all'utenza debole), al miglioramento delle condizioni ambientali ed al miglioramento della qualità della vita mediante un più armonico e gradevole sviluppo degli spazi stradali. Sostanzialmente, gli interventi individuati dal PUT riguardano:

- la classificazione funzionale delle strade;
- la messa in sicurezza dell'utenza debole attraverso la realizzazione, la realizzazione (o il ripristino/mantenimento) degli attraversamenti pedonali, la realizzazione dei dispositivi per la moderazione della velocità e (spartitraffico, restringimenti della carreggiata, ecc.);
- l'individuazione della Zona 30 in coincidenza dell'area del Centro storico finalizzata ad un miglioramento della sicurezza della circolazione e alla maggiore multifunzionalità degli spazi stradali, e all'interno della quale verranno individuate le Z.T.L.;

- la fluidificazione e la razionalizzazione dei flussi veicolari mediante la realizzazione di micro-rotatorie, l'istituzione di nuovi sensi unici di circolazione e l'individuazione di nodi da semaforizzare;
- la razionalizzazione dell'offerta di sosta grazie al ri-disegno degli spazi ad essa dedicati e l'istituzione delle fasce blu;
- l'istituzione di parcheggi di scambio;
- l'istituzione di nuove fermate del servizio di autobus a chiamata finalizzata al miglioramento dell'accessibilità di alcune zone/frazioni;

Gli scenari contenuti nella proposta di aggiornamento del PUT di Favara sono prevalentemente di tipo regolamentare e non propongo, in genere, modifiche all'assetto infrastrutturale della rete di trasporto ma, al contrario, perseguono un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente, intesa come sistema per i movimenti dei veicoli privati, pubblici e pedoni, anche in considerazione dell'orizzonte temporale di riferimento (due anni). Per le specifiche caratteristiche dei singoli interventi si rimanda alla Relazione generale del Piano Urbano del Traffico del Comune di Favara.

4 Verifica di assoggettabilità

Alla luce dei provvedimenti legislativi europei, italiani e regionali, lo scopo fondamentale della VAS di un Piano Urbano del Traffico, è identificare e valutare gli effetti ambientali generati dagli interventi previsti dal piano stesso. Gli scenari contenuti nella proposta di aggiornamento del PUT di Favara sono prevalentemente di tipo regolamentare e non propongo modifiche all'assetto infrastrutturale della rete di trasporto (strade) ma, al contrario, perseguono un uso più efficace ed efficiente della rete stradale e degli spazi esistenti, intesa come sistema per i movimenti dei veicoli privati, pubblici e pedoni, anche in considerazione dell'orizzonte temporale di riferimento (due anni). La valutazione del PUT deve riguardare tutti gli elementi che costituiscono nel loro insieme l'ambiente naturale ed artificiale e che si possono riassumere nelle seguenti cinque componenti fondamentali: suolo e acqua, aria, biosfera e ambiente antropico.

4.1 Suolo e acqua

Gli interventi proposti dal PUT riguardano principalmente la riorganizzazione degli spazi stradali esistenti e la riorganizzazione degli schemi di circolazione e delle intersezioni, senza previsioni di nuove infrastrutture e senza sostanziale aumento delle superfici impermeabili, pertanto si ritiene ragionevole che gli interventi del PUT non abbiano alcun effetto sulla componente del suolo e non abbiano interazioni diretta o indiretta con la falda acquifera sotterranea, il deflusso idrico delle acque o i corpi idrici superficiali.

4.2 Aria

I principali effetti sull'atmosfera che possono derivare dall'attuazione del PUT riguardano le emissioni inquinanti e sonore da parte dei veicoli motorizzati.

Le emissioni dipendono dalla domanda di mobilità, dalla quantità complessiva delle percorrenze e dalle condizioni di marcia dei veicoli.

Rispetto a questi tre precedenti aspetti, si precisa che: il PUT essendo uno strumento di breve periodo (2 anni) non incide sulla domanda di mobilità che pertanto si ritiene invariata; gli interventi previsti dal PUT mirano ad una diminuzione delle percorrenze complessive mediante l'incentivo

all'utilizzo della mobilità dolce e del mezzo pubblico e mediante razionalizzazione della rete stradale; gli interventi previsti dal PUT mirano ad una fluidificazione della circolazione e quindi ad una riduzione/eliminazione delle possibili cause di aumento delle emissioni inquinanti (stop and go, velocità elevate, ecc.).

4.3 Biosfera

Gli interventi proposti dal PUT riguardano principalmente la riorganizzazione degli spazi stradali esistenti e la riorganizzazione degli schemi di circolazione e delle intersezioni, senza previsioni di nuove infrastrutture e in un ambito già urbanizzato e senza alcuna interazione diretta o indiretta con aree naturali protette. Gli interventi del PUT pertanto, non hanno alcun effetto sulla componente biosfera.

4.4 Ambiente antropico

Gli interventi proposti dal PUT riguardano principalmente la riorganizzazione degli spazi stradali esistenti e la riorganizzazione degli schemi di circolazione e delle intersezioni, senza previsioni di nuove infrastrutture. Gli interventi del PUT finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione veicolare e degli utenti deboli, alla promozione della mobilità dolce, ad un nuovo utilizzo dello spazio stradale (Zona 30), hanno certamente effetti positivi sull'ambiente antropico.

5. VALUTAZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI IN FUNZIONE DEI SET DI INDICATORI PRIORITARI PER LA VAS DEGLI STRUMENTI URBANISTICI

Nel complesso le azioni intraprese dal piano non risultano impattanti in quanto non interferiscono negativamente sulle risorse territoriali, fatta eccezione per le componenti di area, suolo e mobilità, sulle quali le ricadute attese sono comunque limitate. In senso generale si può quindi affermare che il Piano Urbano del Traffico risulta compatibile con i caratteri territoriali presenti.

5.1 Riferimenti per la valutazione

Le conseguenze del piano Urbano del Traffico proposte sono state valutate alla luce degli obiettivi di sostenibilità sottolineati dalla normativa vigente: l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine permanente e temporanea, singola e cumulativa positiva e negativa dell'ambiente inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio del piano nelle diverse fasi della sua realizzazione, gestione e dismissione.

5.2 Coerenza tra obiettivi e assetto territoriale

Il P.U.T. è pertanto coerente con le previsioni territoriali, urbanistiche, paesaggistiche ed ambientali.

6. CONCLUSIONE

Alla luce di quanto sopra evidenziato, considerato **che l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Favara non comporta effetti significativi sull'ambiente e che a** seguito del rapporto preliminare redatto, si perviene alla conclusione che non è necessario passare alle fasi successive di valutazione appropriata e quindi si

PROPONE

L'ESCLUSIONE dell'aggiornamento del piano urbano del traffico **dalla procedura di "Valutazione ambientale strategica (VAS)" di cui al D. Lgs. 152/06 s.m.i.e**

Il Tecnico
Arch. Francesco Cosenza



COMUNE DI FAVARA

POSIZIONE ORGANIZZATIVA n. 6 - SERVIZIO n. 2

AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- **Utenza Scolastica**

Responsabile P.O. 6
(Arch. Francesco Gascono)

Responsabile P.O. 5
(Dot. Gaetano Raia)

Responsabile del Servizio n. 2
(Geom. Michele Vinciguerra)

Geometra
(Angelo Montalbano)

Collaboratore Tecnico
(Francesco Nobile)

Utenza Scolastica

A completamento della fase di analisi della relazione, è stato ritenuto utile ed interessante ai fini della viabilità condurre un'indagine conoscitiva degli orari di apertura e chiusura delle scuole presenti nella città di Favara, in riferimento all'anno scolastico 2017/2018.

Ciò al fine di una migliore fluidificazione del traffico e comunque compatibilmente alle altre attività lavorative.

Nella raccolta dei dati informativi si è proceduto all'ubicazione delle scuole nella planimetria cittadina per meglio cogliere, anche visivamente, la distribuzione dei plessi scolastici in città e al censimento degli orari di inizio e fine delle lezioni.

In particolare sono state ritenute significative ai fini dello studio sulla mobilità le scuole riportate nella planimetria di cui alla tavola 02 ed elencate nelle seguenti tabelle:

SCUOLE DELL'INFANZIA

Istituto Comprensivo "B. URSO – MENDOLA"				
Scuola	Ubicazione	Inizio lezioni	Fine lezioni	Numero di allievi
1 Infanzia plesso Cap. Vaccaro	Piazza Cap. Vaccaro	08.15	16.15	67
2 Infanzia plesso Bers. Urso	Via Bers. Urso	08.15	16.15	73
3 Infanzia plesso Pirandello	Via Agrigento	08.00 – 08.15	13.00 – 16.15	139
Istituto Comprensivo "FALCONE – BORSELLINO"				
4 Infanzia plesso Via Rag. A. D'Oro	Via Rag. A. D'Oro	08.15	16.15	145
5 Infanzia plesso Mons. Giudice	Via Roma	08.15	16.15	84
Istituto Comprensivo "G. GUARINO"				
6 Infanzia	Via Cap. E. Basile	08.15	16.15	183
Istituto Comprensivo "V. BRANCATI"				
7 Infanzia plesso Via Grotte	Via Grotte	08.00	16.00	79
8 Infanzia plesso Boccone del Povero	Via Beneficenza Mendola	08.00	16.00	40

9 Infanzia plesso San Francesco	Via P. Germi	08.00	16.00	56
10 Infanzia plesso Domenico Savio	Via Palmoliva	08.00	16.00	35
11 Infanzia plesso Don Bosco	Via della Grazia	08.00	16.00	19

SCUOLE PRIMARIE (ELEMENTARE)

Istituto Comprensivo "B. URSO – MENDOLA"				
Scuola primaria plesso Bers. Urso	Via Bers. Urso	08.15	13.15 – 13.45	134
Scuola primaria plesso Pirandello	Via Agrigento	08.15	13.15 – 13.45	211
Istituto Comprensivo "FALCONE – BORSELLINO"				
Scuola primaria Via Rag. A. D'Oro	Via Rag. A. D'Oro	08.15	13.15 – 13.45	410
Scuola primaria plesso Mons. Giudice	Via Roma	08.15	13.15 – 13.45	217
Istituto Comprensivo "G. GUARINO"				
Scuola primaria	Via Cap. E. Basile	08.15	13.15 – 13.45	399
Istituto Comprensivo "V. BRANCATI"				
Scuola primaria	Via Grotte	08.15	13.15 – 13.45	109
Scuola primaria plesso A. Manzoni c/o locali Boccone del Povero	Via Beneficenza Mendola	08.15	13.15 – 13.45	113
Scuola primaria plesso Domenico Savio	Via Palmoliva	08.15	13.15 – 13.45	83
Scuola primaria plesso Don Bosco	Via della Grazia	08.15	13.15 – 13.45	98

SCUOLE SECONDARIE PRIMO GRADO (MEDIA)

Istituto Comprensivo "B. URSO – MENDOLA"				
Scuola secondaria plesso Bers. Urso	Via Bers. Urso	08.00	14.00	111
Scuola secondaria plesso Mendola - Vaccaro	Via Compagna	08.00	14.00	161
Istituto Comprensivo "FALCONE – BORSELLINO"				
Scuola secondaria	Via Rag. A. D'Oro	08.00	14.00	254
Istituto Comprensivo "G. GUARINO"				
Scuola secondaria	Via Cap. E. Basile	08.00	14.00	273
Istituto Comprensivo "V. BRANCATI"				
Scuola secondaria plesso Via Grotte	Via Grotte	08.00	14.00	280
Scuola secondaria plesso Domenico Savio	Via Palmoliva	08.00	14.00	85
Scuola secondaria plesso Don Bosco	Via della Grazia	08.00	14.00	37

ISTITUTI SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Liceo M. L. King	Viale Pietro Nenni	08.15	13.15 – 14.15	775
I.I.S.S. (Istituto Professionale) "G. Marconi"	Via Che Guevara	08.00	13.00 – 14.00	150
I.P.S.S.E.O.A. (Istituto Alberghiero) "Gaspere Ambrosini"	Via Che Guevara	8.20	13.20 – 14.20	691

Nella raccolta di tutte le informazioni sopra riportate si riscontra che gli orari delle singole scuole variano a seconda delle classi ed anche a seconda della giornata della settimana. In alcune scuole si svolgono orari pomeridiani e serali.

Istituto Comprensivo "B. URSO – MENDOLA"



"Plesso Bers. Urso"



"Plesso Pirandello"



"Plesso Cap. Vaccaro"

Istituto Comprensivo "FALCONE – BORSELLINO"



"Plesso Falcone – Borsellino"



"Plesso Mons. Giudice"

Istituto Comprensivo "G. GUARINO"



Istituto Comprensivo "V. BRANCATI"



"Plesso V. Brancati"



"Plesso Domenico Savio"



"Plesso Don Bosco"



"Plesso San Francesco"



"Plesso Sant'Angelo"



"Plesso Boccone del Povero"



Liceo M. L. King



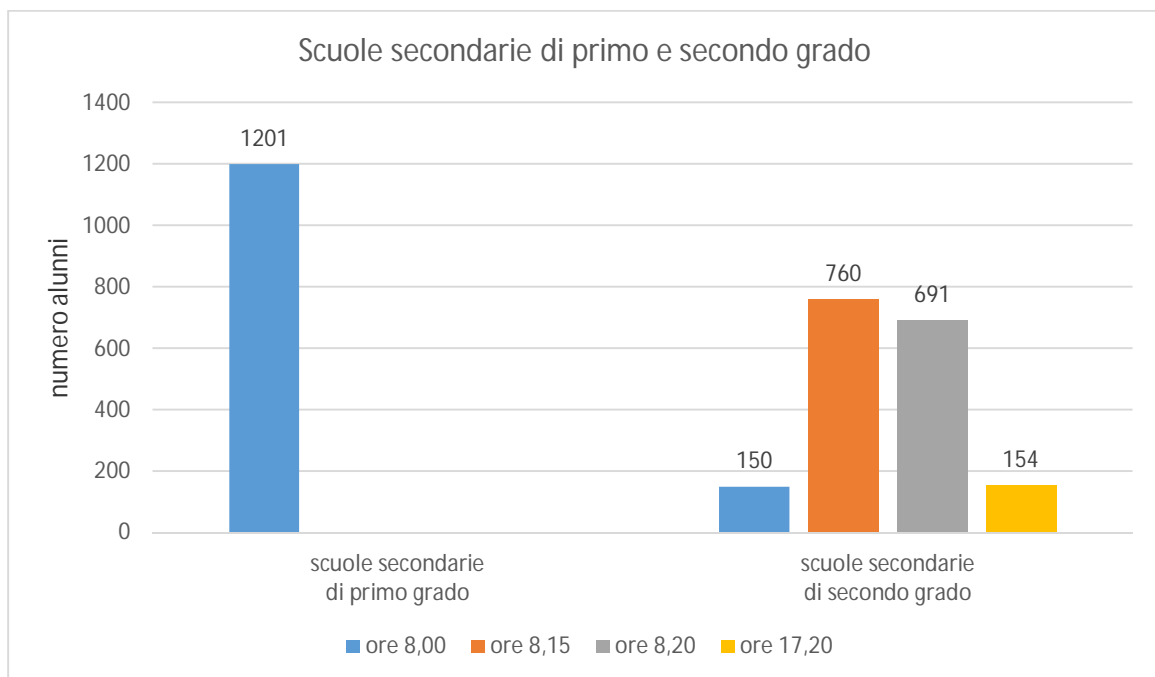
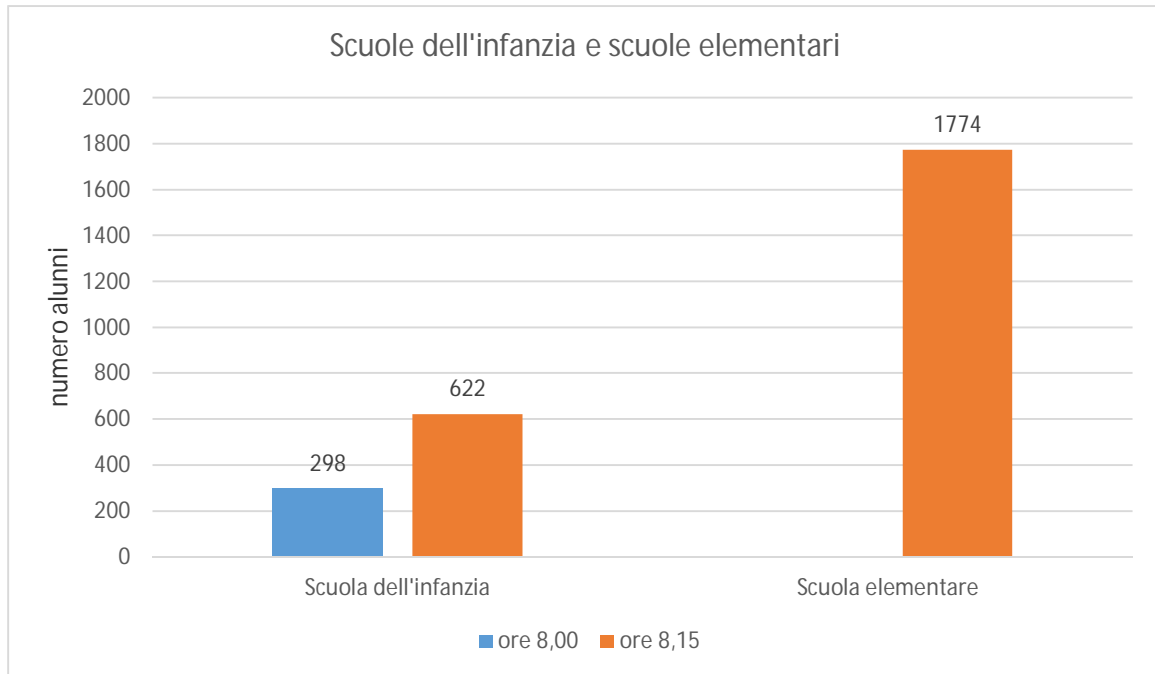
I.I.S.S. (Istituto Professionale) "G. Marconi"



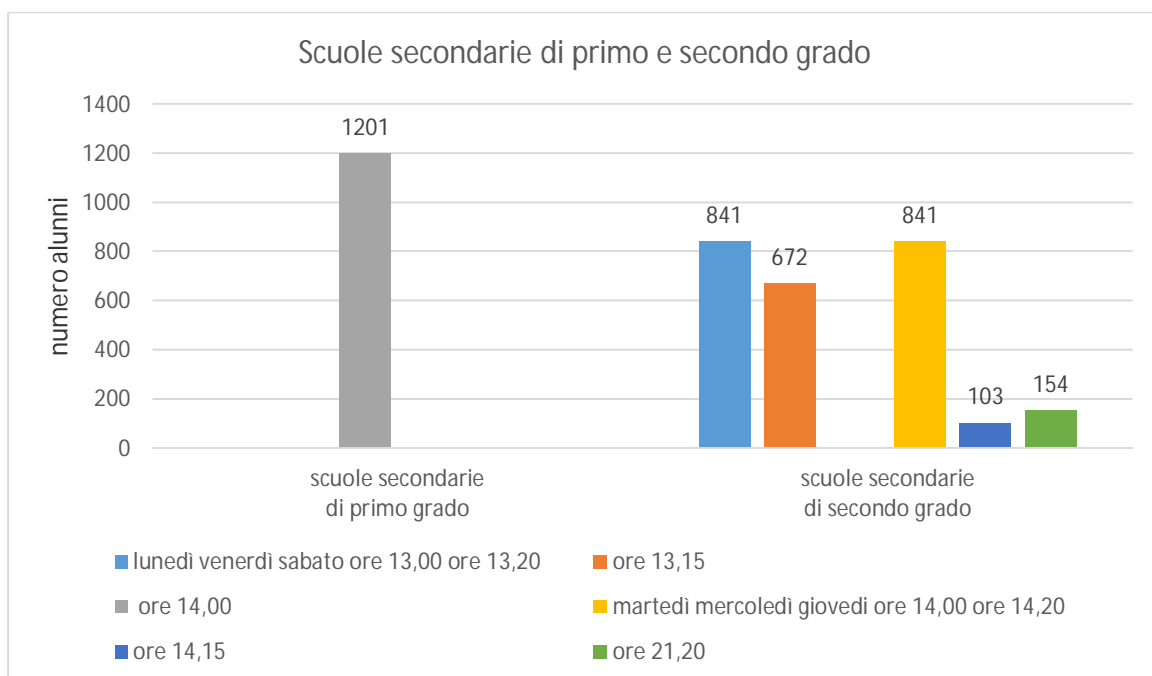
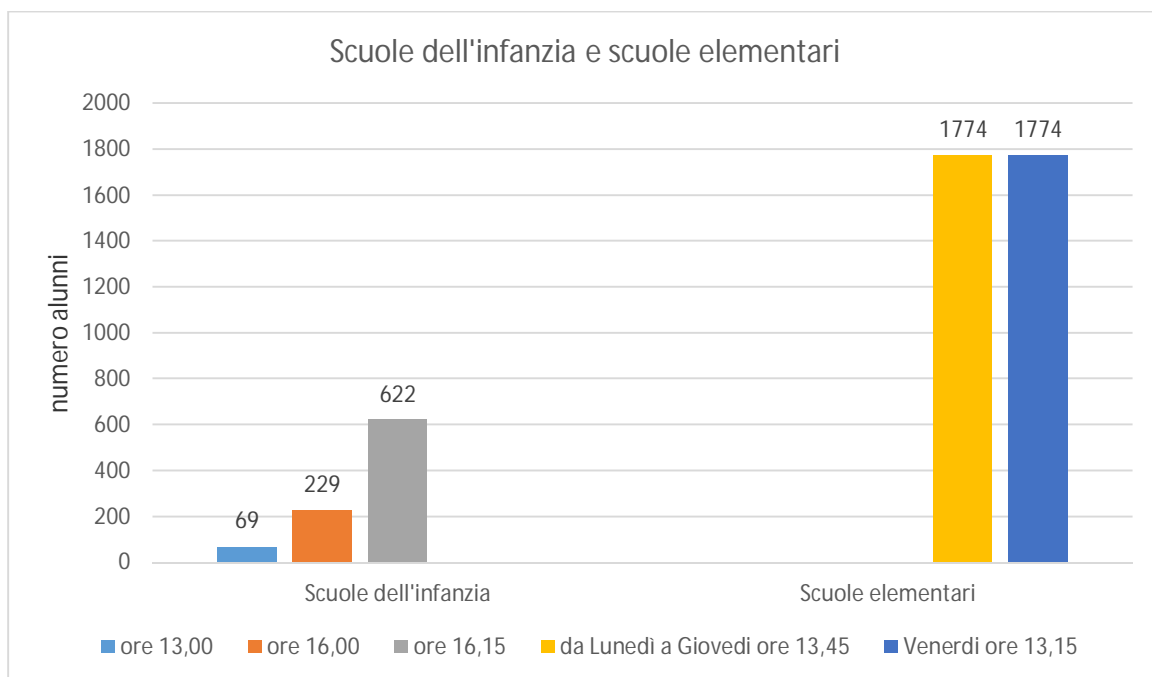
I.P.S.S.E.O.A. (Istituto Alberghiero) "Gaspare Ambrosini"

A titolo riepilogativo può risultare utile sintetizzare i dati così raccolti mediante un'opportuna visione grafica, dove sono stati illustrati gli orari di entrata e di uscita dei vari istituti distinti per grado di istruzione.

ALUNNI IN ENTRATA



ALUNNI IN USCITA





COMUNE DI FAVARA

POSIZIONE ORGANIZZATIVA n.6 - SERVIZIO n.2

AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- *Elaborati Grafici*

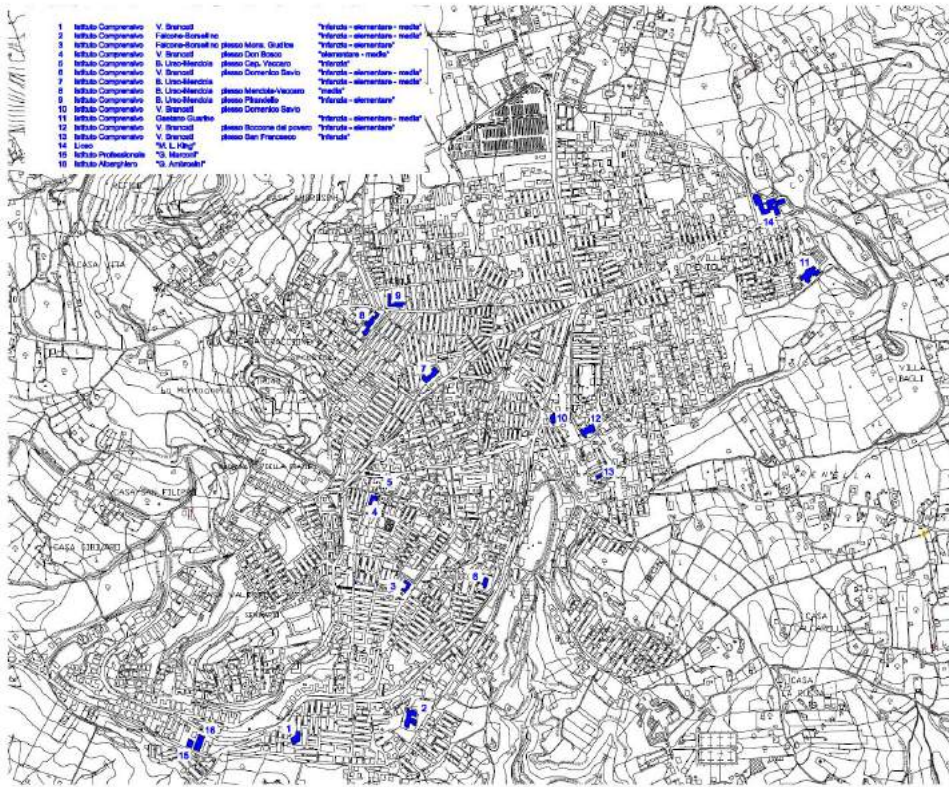
Responsabile P.O. 6
(Arch. Francesco Crisanzu)

Responsabile P.O. 5
(Dott. Gaetano Raia)

Responsabile del Servizio n. 2
(Geom. Michele Vinciguerra)

Geometra
(Angelo Morabito)

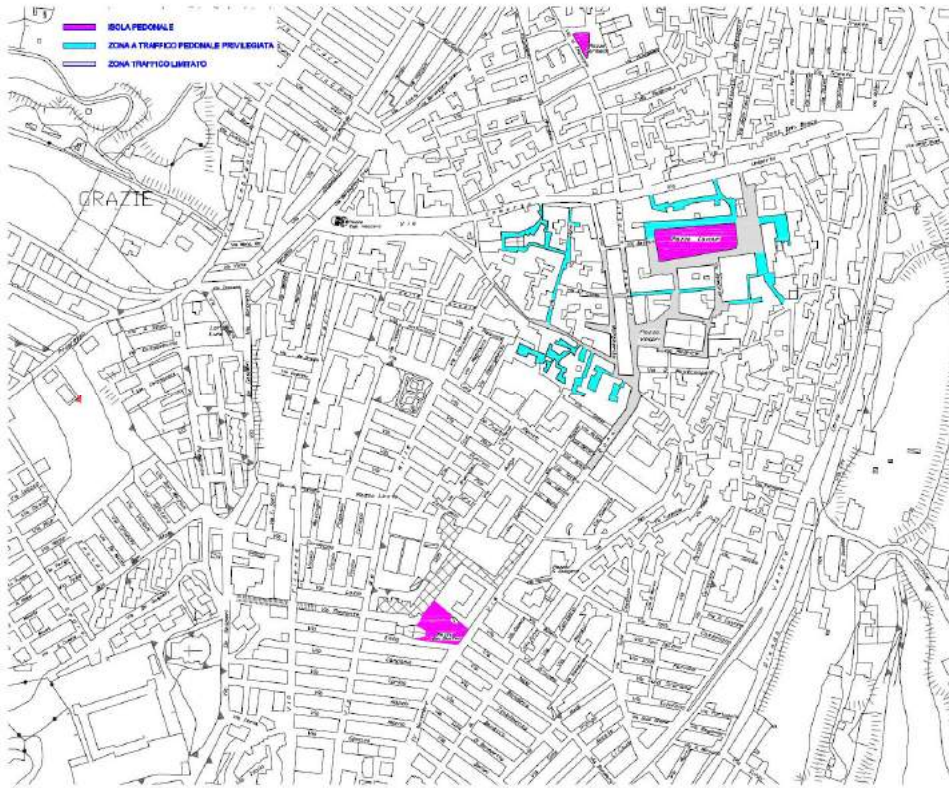
Collaboratore Tecnico
(Francesco Nobile)



PIANO URBANO DEL TRAFFICO
LOCALIZZAZIONE DELLE SCUOLE



TAVOLA
02

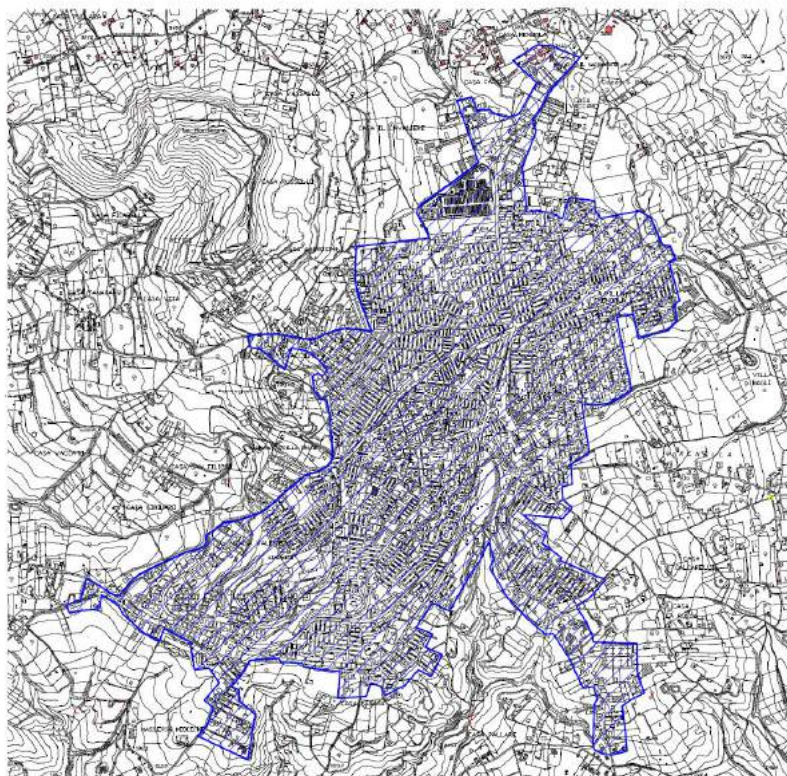


PIANO URBANO DEL TRAFFICO
ZONE AMBIENTALI - PROGETTO

TAVOLA
03

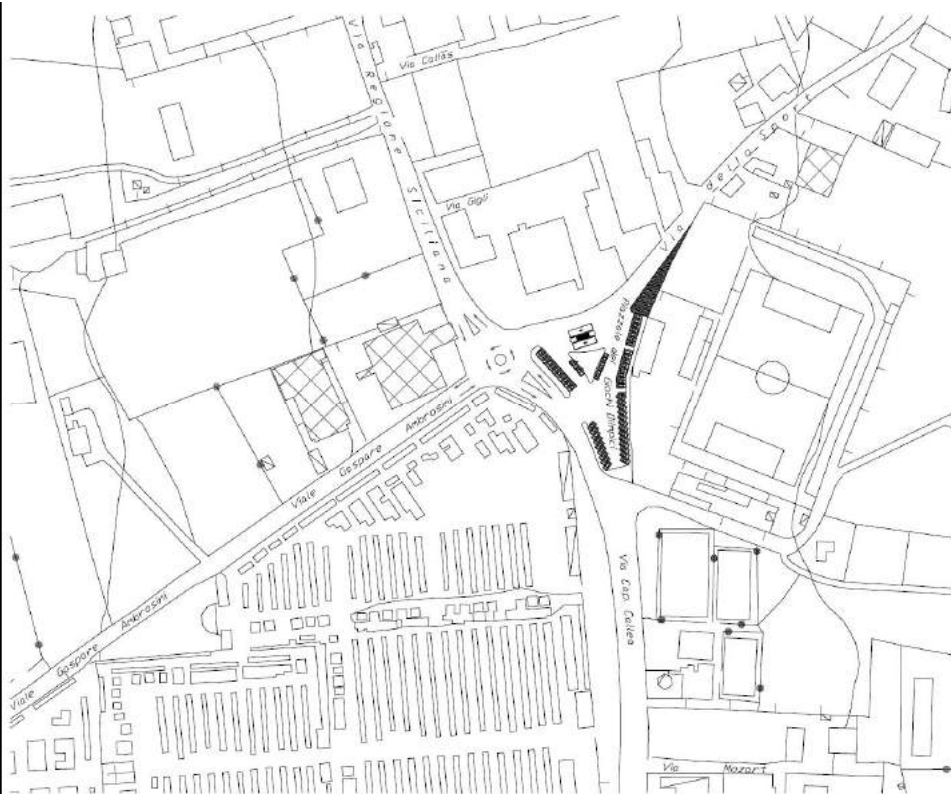
**PIANO URBANO DEL TRAFFICO
DELIMITAZIONE CENTRO ABITATO**

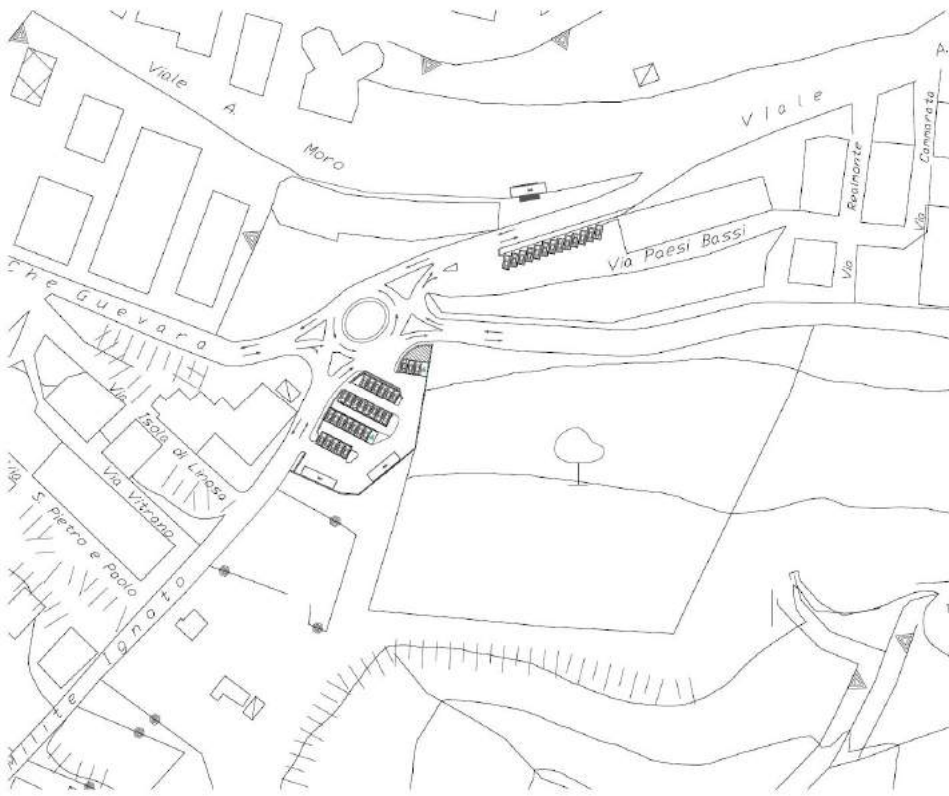
**TAVOLA
04**



**PIANO URBANO DEL TRAFFICO
PARCHEGGIO DI SCAMBIO
VIA CAP. CALLEA - PIAZZALE GIOCHI OLIMPICI**

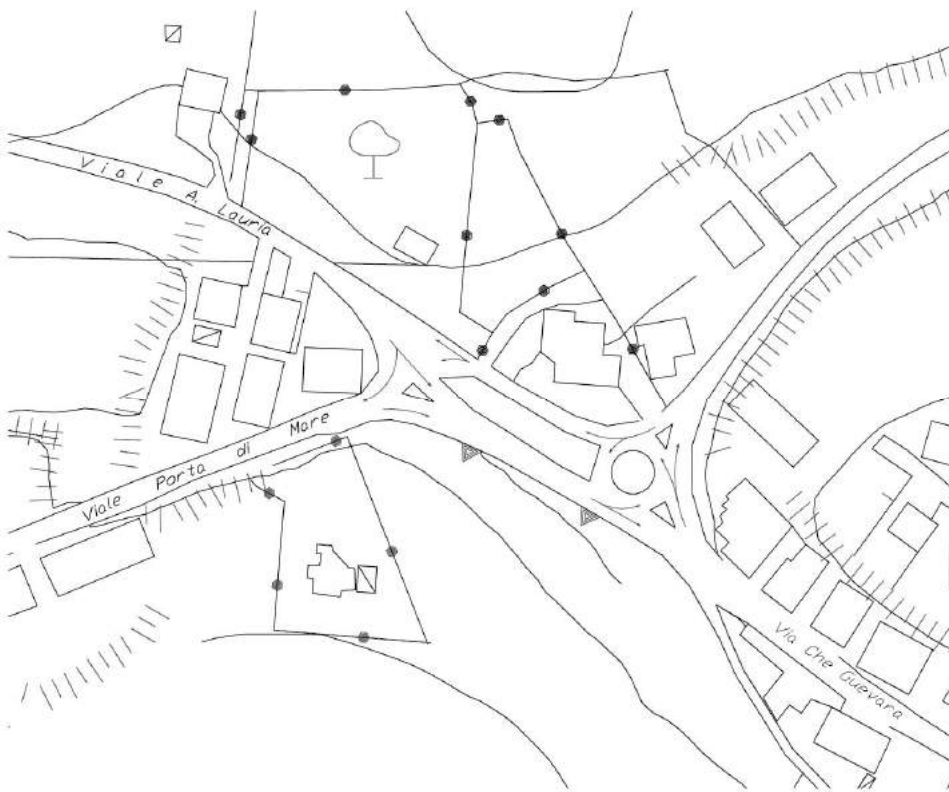
**TAVOLA
05**





PIANO URBANO DEL TRAFFICO
PARCHEGGIO DI SCAMBIO
 VIA CHE GUEVARA - VIALE ALDO MORO

TAVOLA
06

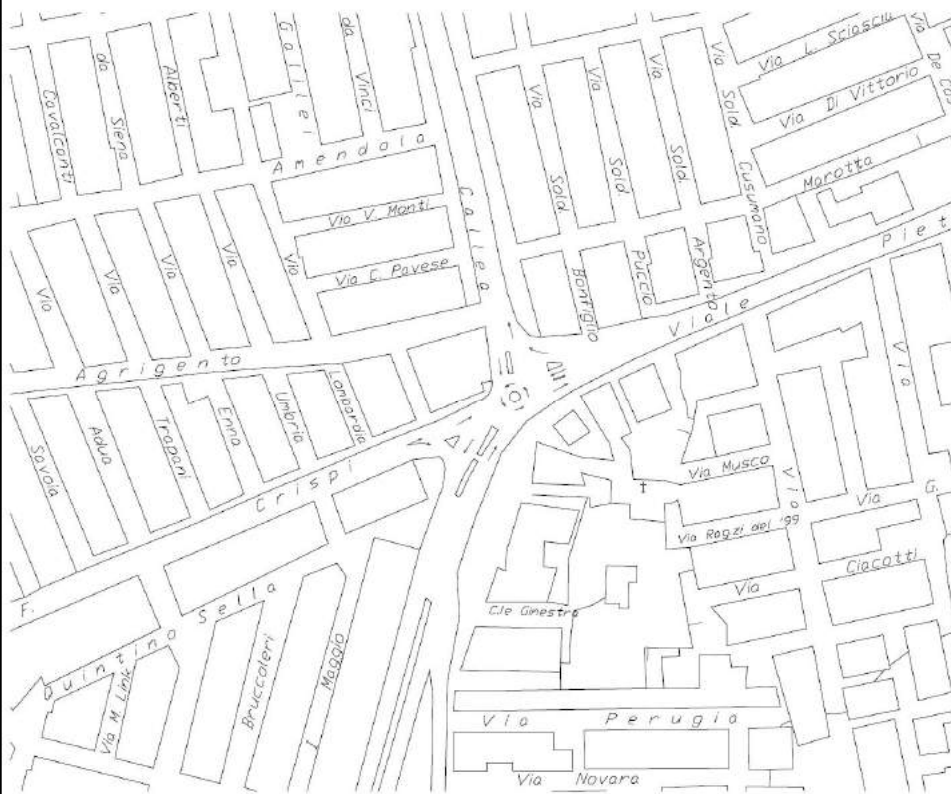


PIANO URBANO DEL TRAFFICO
INCROCIO CONTRADA BURGILAMONE
 VIA LAURIA - VIA PORTA DI MARE - VIA CHE GUEVARA

TAVOLA
07

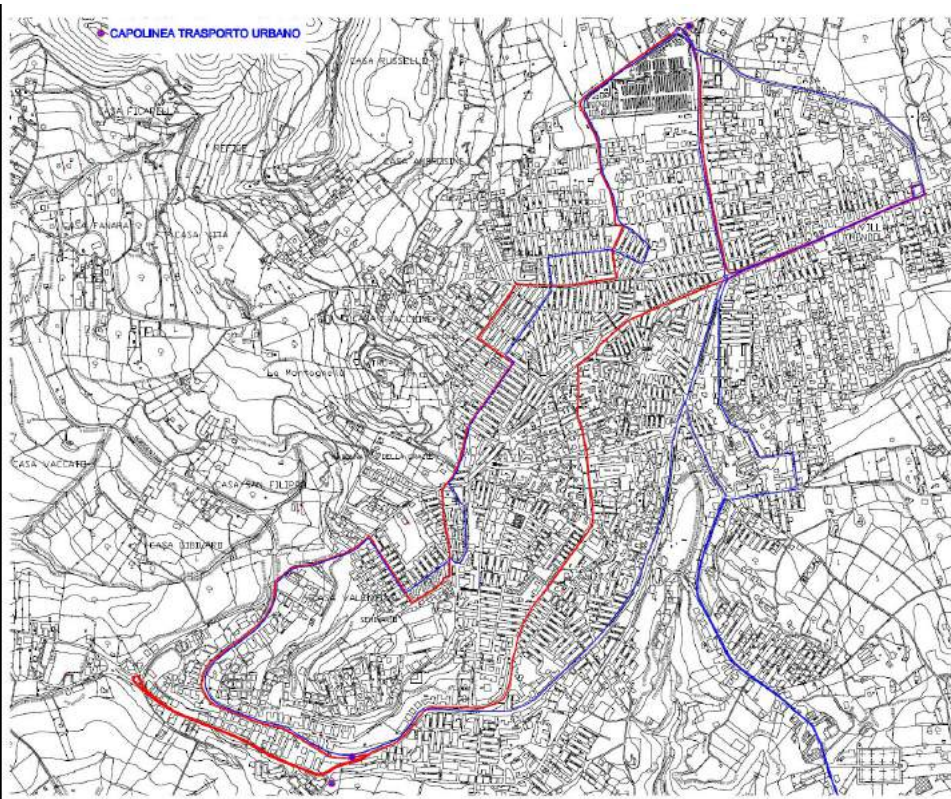
PIANO URBANO DEL TRAFFICO
INCROCIO ITRIA

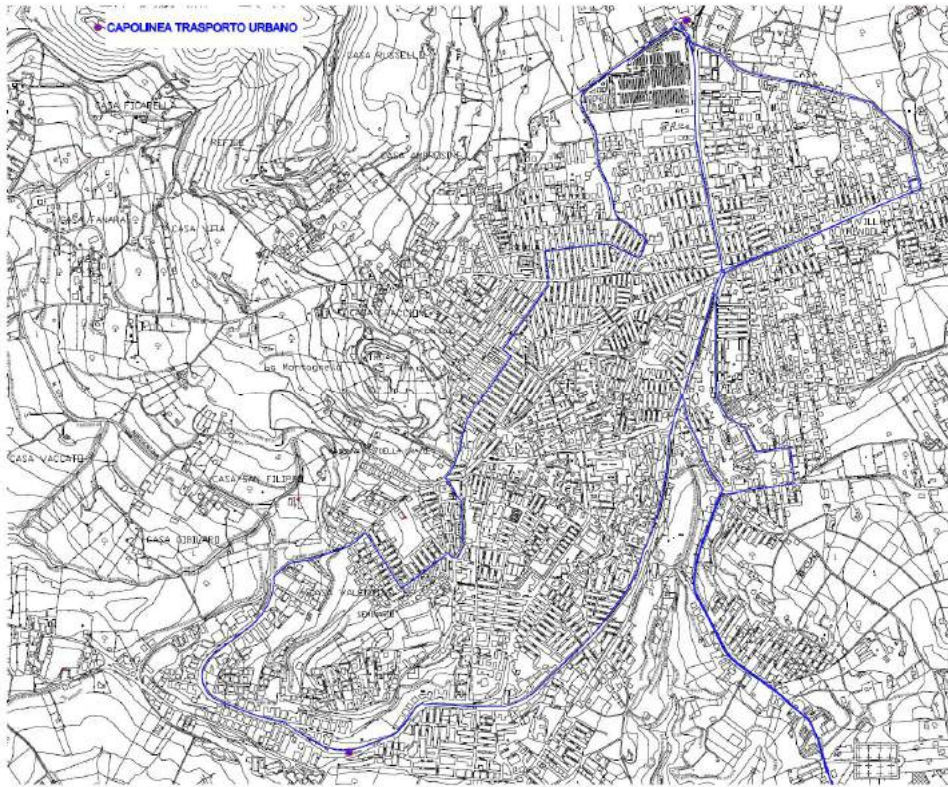
TAVOLA
08



PIANO URBANO DEL TRAFFICO
TRASPORTO PUBBLICO URBANO

TAVOLA
09

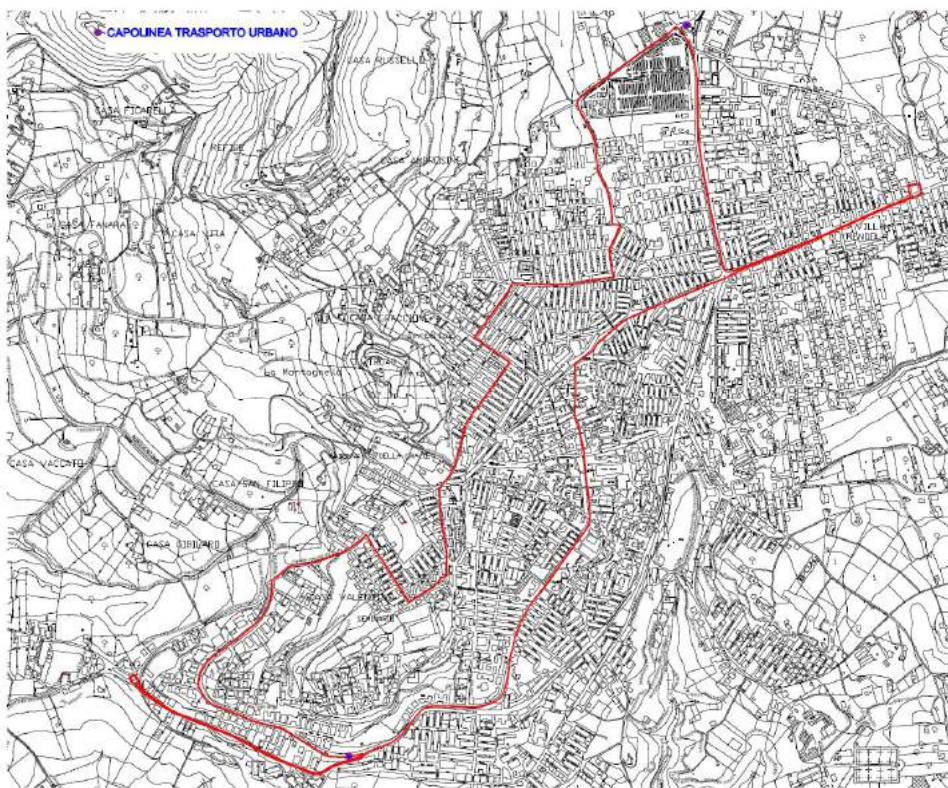




Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
TRASPORTO PUBBLICO URBANO
LINEA ESTERNA 1

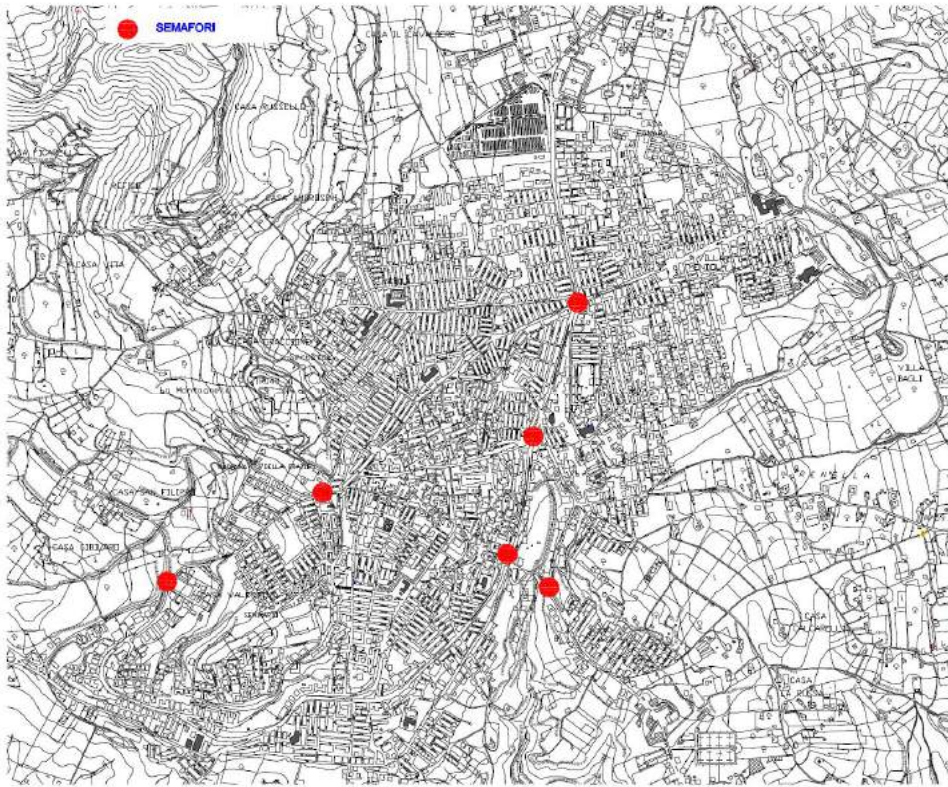
TAVOLA
10



Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
TRASPORTO PUBBLICO URBANO
LINEA INTERNA 2

TAVOLA
11

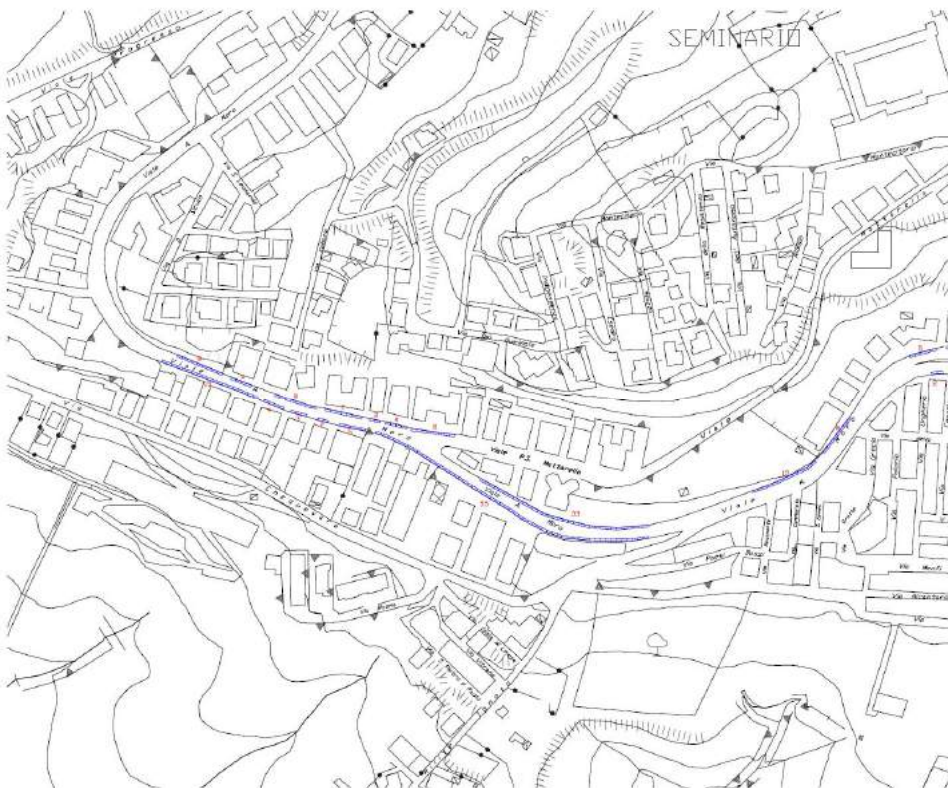


Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
SEMAFORIZZAZIONE



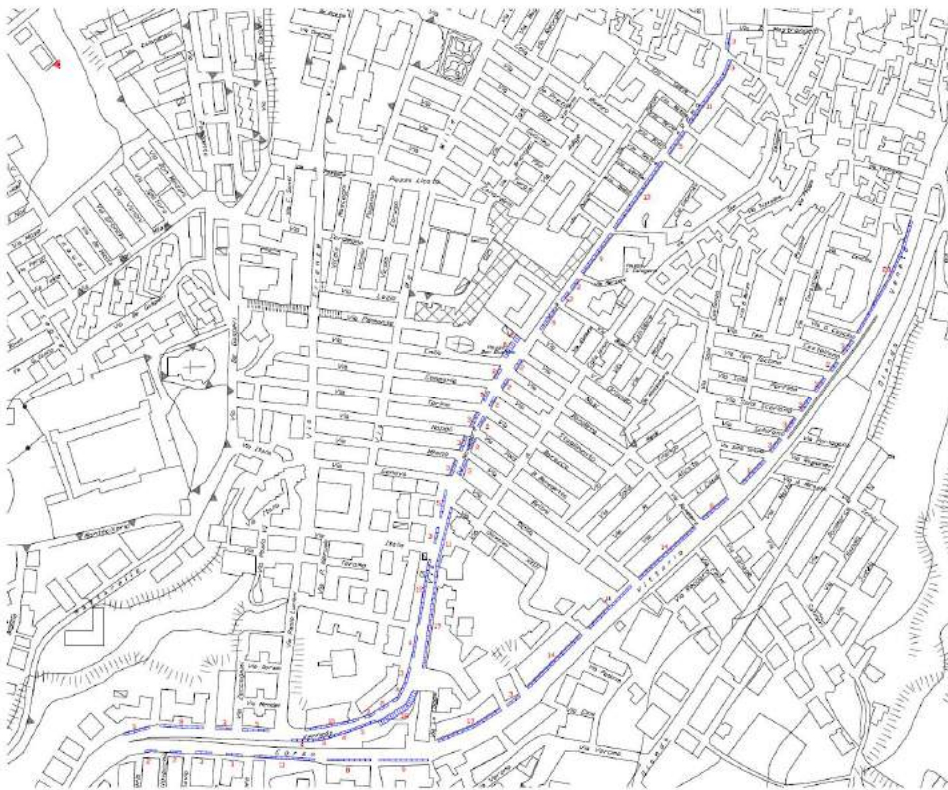
TAVOLA
12



Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
SOSTA A PAGAMENTO
Viale Aldo Moro

TAVOLA
13



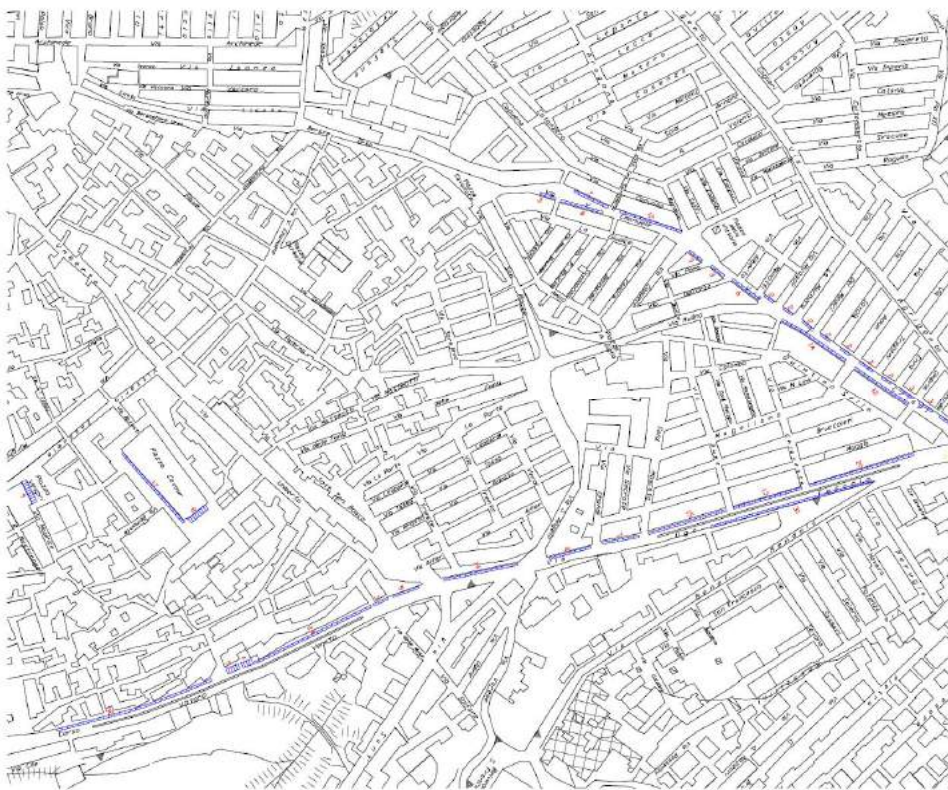
Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

SOSTA A PAGAMENTO

Via Kennedy - Via IV Novembre - Via Roma
primo tratto Corso Vittorio Veneto

**TAVOLA
14**



Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

SOSTA A PAGAMENTO

P.zza Vespri - P.zza Cavour - Via Vittorio
Emanuele - Via Francesco Crispi - Via Ugo
Foscolo - secondo tratto Corso Vittorio Veneto

**TAVOLA
15**



Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
SOSTA A PAGAMENTO
Viale Pietro Nenni

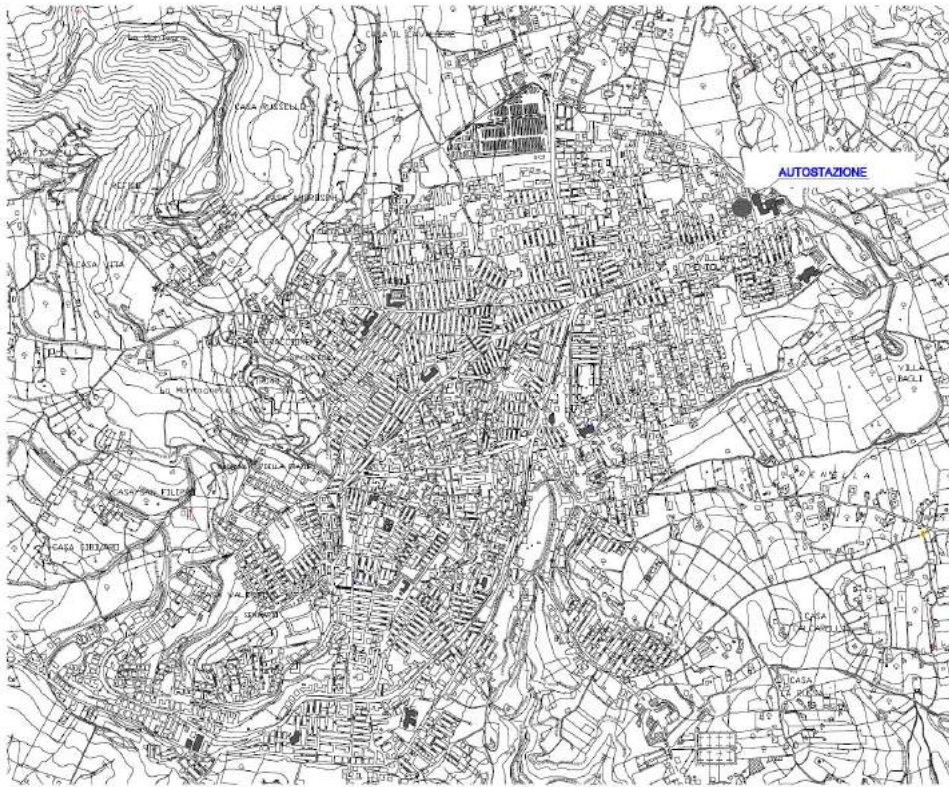
TAVOLA
16



Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
SOSTA A PAGAMENTO
Viale Capriano Callea

TAVOLA
17



Comune
di
Favara

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
AUTOSTAZIONE



TAVOLA
18