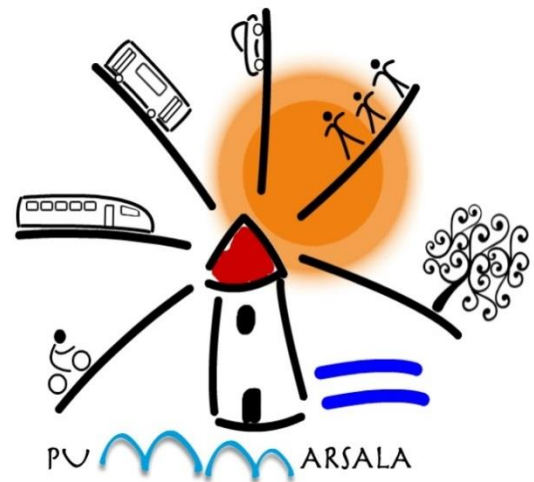




PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ PER LA CITTA' DI MARSALA E CONNESSA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA *Allegato "Azioni di Piano" – Schede Progetto*

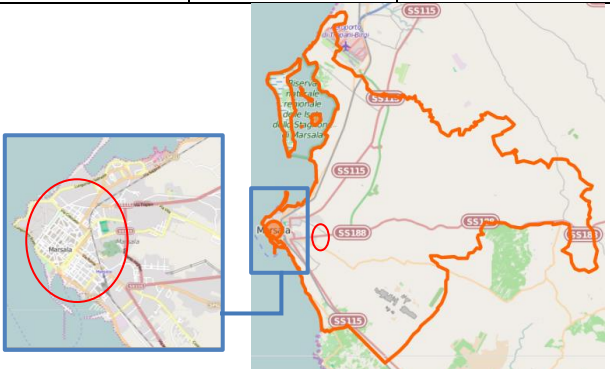
Sviluppo delle Strategie individuate



Marsala, 27 novembre 2015

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
 lem	 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO	 Centro ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile	1

COD.	INDIRIZZI PER IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' ELETTRICA DEL COMUNE DI MARSALA – FASE 1	TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	S
1			

SCENARIO	BREVE TERMINE	X	
	MEDIO TERMINE		
	LUNGO TERMINE		
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X	
	ALTRO PIANO		
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.	2	

COROGRAFIA



DESCRIZIONE

In accordo con il PNIRE (Piano Nazionale Infrastrutture di Ricarica Elettrica), il progetto prevede una rete di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica, che dovrà svilupparsi in due fasi sequenziali, secondo gli obiettivi di copertura del territorio negli orizzonti temporali previsti:


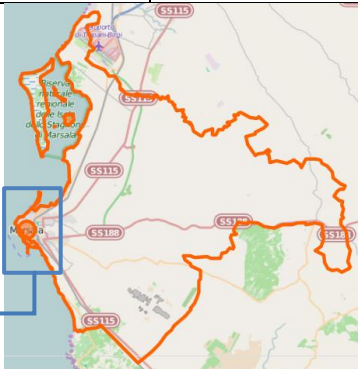
- una rete di base (Fase 1) nel breve periodo (3 anni) con un numero di almeno 6 - 8 postazioni per la ricarica di veicoli elettrici, localizzate su pubblico suolo e destinate a tutti gli utenti del servizio secondo le regole (gestione/tariffe) del libero mercato;
- consolidamento della rete di base e sviluppo di una rete capillare (Fase 2) nel medio-lungo periodo (5-10 anni) con ampliamento delle postazioni di ricarica in siti di pubblico accesso, in un numero che varia da 12 a 15 punti di ricarica.

Per la **Fase 1**, si individuano le seguenti localizzazioni di base:
(nr. 7 siti per un totale di 8 infrastrutture di ricarica)

ID	Indirizzo	Nr. Infrastrutture
1	Via Mameli pressi Via Bottino (accesso centro storico)	1
2	Viale Amerigo Fazio (Stazione FS)	2
3	Via M. D'Azeglio angolo Via F. Struppa (Tribunale)	1
4	Contrada Cardilla, SS188 (Ospedale "P. Borsellino")	1
5	Via Colonnello Maltese (Porto)	1
6	Via Isonzo (Parco Archeologico)	1
7	Via Punica	1

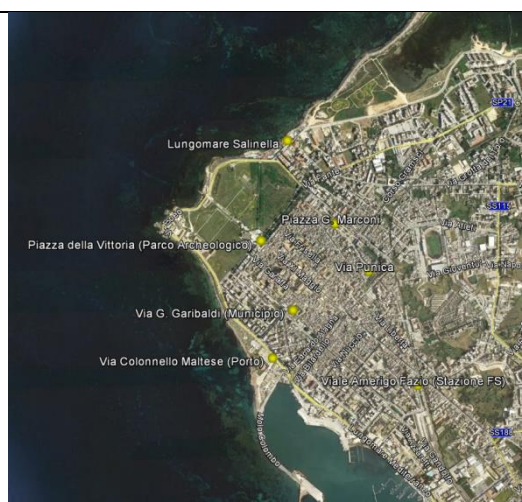
COSTO STIMATO INTERVENTO	Milioni di Euro	0.100
---------------------------------	------------------------	-------

COD.	PROGETTO BIKE-SHARING	TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	S
2			

SCENARIO	BREVE TERMINE	X	 
	MEDIO TERMINE		
	LUNGO TERMINE		
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X	
	ALTRO PIANO		
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.	1	

COROGRAFIA

PROGETTO BIKE-SHARING			
ID	Indirizzo Ciclostazione	Nr. Biciclette	Nr. Stalli
1	Via Amerigo Fazio (Stazione FS)	6	12
2	Via Colonnello Maltese (Porto)	6	12
3	Via Giuseppe Garibaldi (Cortile Municipio)	6	12
4	Piazza della Vittoria	6	12
5	Piazza Guglielmo Marconi	6	12
6	Via Punica	6	12
7	Lungomare Salinella (Parcheggio)	6	12
TOTALE		42	84



DESCRIZIONE

Il Bike Sharing è un servizio di mobilità sostenibile che, attraverso il noleggio di biciclette pubbliche, consente agli utenti di lasciare la propria auto presso uno dei parcheggi perimetrali al centro storico e muoversi in autonomia in centro città.

Il progetto prevede una dotazione iniziale di **42 biciclette**, che sarà possibile noleggiare (ritirare e consegnare) in una delle **sette ciclostazioni** previste (il progetto prevede l'ubicazione delle ciclostazioni in concomitanza o negli immediati pressi di un parcheggio auto in cui è prevista l'ubicazione di una colonnina per la ricarica dei veicoli elettrici, al fine di garantire l'**intermodalità sostenibile delle azioni di Piano**).

Sotto il profilo gestionale/organizzativo, i servizi di Bike Sharing prevedono, generalmente, una registrazione iniziale da parte dell'utente, al quale viene rilasciata una card per la fruizione del servizio stesso: l'utente accreditato potrà così prelevare la bicicletta da una delle rastrelliere presenti in città.

Le tariffe possono prevedere la fruizione di una prima frazione di ora gratuita (ad esempio, mezzora) per poi applicare degli scaglioni orari fino a dare all'utente la possibilità di usufruire di abbonamenti giornalieri e settimanali (finalizzati ai turisti) oppure mensili e annuali (studenti e lavoratori).



Esempio di Ciclostazione a copertura fotovoltaica (progetto Bicincittà)





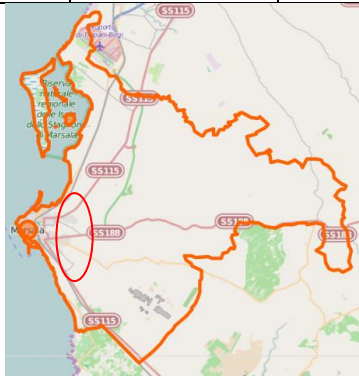

Esempio di postazioni per il noleggio delle biciclette (Melbourne)


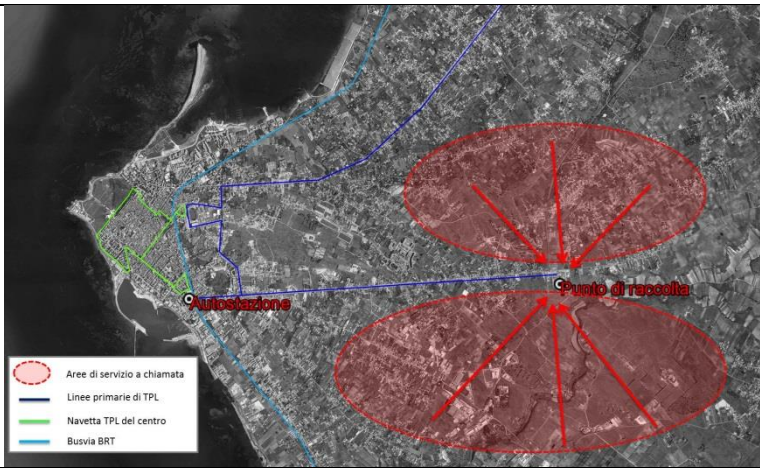
COSTO STIMATO INTERVENTO	Milioni di Euro	0.050
---------------------------------	------------------------	--------------

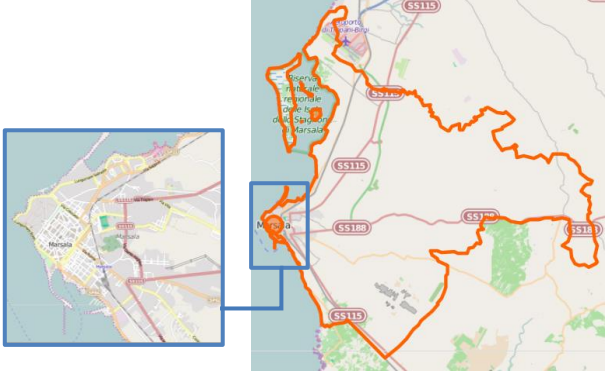

COD.			TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	S/G
3	BUSVIA (BRT – BUS RAPID TRANSIT)			
SCENARIO	BREVE TERMINE			
	MEDIO TERMINE			
	LUNGO TERMINE	X		
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X		
	ALTRO PIANO			
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.	4,7		
COROGRAFIA				
				
DESCRIZIONE				
<p>In un territorio ampio e disperso come quello di Marsala, il corridoio di mobilità rappresentato dalla attuale linea ferroviaria Mazara del Vallo – Marsala – Trapani non può che essere l'asse portante su cui sviluppare le azioni di rilancio del settore con particolare riguardo alla mobilità a medio-lungo raggio.</p> <p>Fatte salve queste premesse la soluzione che, anche in prospettiva di lungo periodo, appare più adatta al caso di Marsala è la conversione del tracciato ferroviario in "BUSVIA" in sede prevalentemente separata e protetta, nota anche come BRT – Bus Rapid Transit.</p> <p>L'utilizzo del sedime ferroviario come "corsia preferenziale e dedicata" per autobus rispondenti ai più moderni standard tecnologici, di comfort e di sostenibilità ambientale può rappresentare una reale occasione di rilancio del TPL a fronte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – di minori costi di investimento per l'infrastruttura; – minori costi di investimento per l'acquisto e il rinnovo del materiale rotabile; – minori costi di esercizio; – maggiore flessibilità operativa; – ricucitura del territorio e della rete viaria, con l'eliminazione dei passaggi a livello. 				
COSTO STIMATO INTERVENTO			Milioni di Euro	184,6

COD.				TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale		S	
4		TERMINAL INTERMODALE MARSALA VIAGGIATORI (TIMAV)					
SCENARIO	BREVE TERMINE						
	MEDIO TERMINE	X					
	LUNGO TERMINE	X					
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X					
	ALTRO PIANO						
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.	3,7					
COROGRAFIA							
DESCRIZIONE							
<p>L'intervento individuato dal PUMS intende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare un polo multimodale di interscambio in cui le diverse modalità di trasporto, pubbliche e private, possano interconnettersi, massimizzando l'efficacia del trasporto pubblico locale; - recuperare e valorizzare aree dismesse o sottoutilizzate nel centro urbano; - spostare l'autostazione dal centro storico, con conseguente recupero urbanistico ed incremento della vivibilità di Piazza del Popolo, area di pregio della città; - ridurre le percorrenze "a vuoto" generate dall'attuale localizzazione dell'Autoparco Comunale, ulteriore elemento di inefficienza del trasporto pubblico locale cittadino;. <p>Il recupero degli edifici oggi adibiti a stazione ferroviaria permetterà, invece, l'insediamento di nuove attività commerciali e servizi.</p>							
COSTO STIMATO INTERVENTO				Milioni di Euro		4	

COD.			TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	S
5	COMPLETAMENTO DELLA STRADA A SCORRIMENTO VELOCE			
SCENARIO	BREVE TERMINE			
	MEDIO TERMINE	X		
	LUNGO TERMINE	X		
ORIGINE INTERVENTO	PUM			
	ALTRO PIANO	X		
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.			
COROGRAFIA				
				
DESCRIZIONE				
<p>Il Prolungamento della Strada a Scorrimento Veloce Trapani-Marsala-Mazara del Vallo permetterà di escludere una consistente quota di flussi di attraversamento del nucleo urbano.</p> <p>Il progetto del tracciato della prosecuzione della Strada a Scorrimento Veloce è stato elaborato da ANAS S.p.A., in applicazione di quanto previsto nel Piano Territoriale della Provincia Regionale di Trapani (2012), quale asse viario alternativo alla SS115 di collegamento tra l'autostrada Palermo Trapani A/29dir con il possibile futuro potenziamento del tratto Mazara del Vallo-Agrigento.</p> <p>L'asse viario sarà lungo circa 34,6 km.</p> <p>La prosecuzione della Strada a Scorrimento Veloce collegherà l'asse esistente a partire dal nuovo ospedale fino alla SS115, in territorio comunale di Mazara del Vallo, creando un parallelismo con Via Tunisi in territorio marsalese per dirigersi a sud al confine con Petrosino. La nuova strada sarà collegata alla viabilità ordinaria tramite quattro svincoli:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A sud dell'ospedale; • In corrispondenza del parallelismo a Via Tunisi; • Al confine comunale con Petrosino; • Connessione alla SS115 a Mazara del Vallo. 				
COSTO STIMATO INTERVENTO			Milioni di Euro	287,2

COD.			TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	S
6	REALIZZAZIONE DI CIRCONVALLAZIONE ESTERNA			
SCENARIO	BREVE TERMINE			
	MEDIO TERMINE	X		
	LUNGO TERMINE	X		
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X		
	ALTRO PIANO			
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.			
COROGRAFIA				
				
DESCRIZIONE				
<p>Il PUMS prevede la realizzazione di una Circonvallazione Esterna al centro urbano, che permetta di by-passare il nucleo più densamente urbanizzato, sottraendo i flussi di traffico tangenziali alla città e generati od originati nelle contrade periferiche, che non beneficerebbero della realizzazione della prosecuzione della Strada a Scorrimento Veloce.</p> <p>Il tracciato definito nella proposta minimizza le nuove realizzazione viarie, incidendo sulla riqualificazione ed eventuale ampliamento e valorizzazione dell'esistente. Nel dettaglio, gli assi infrastrutturali esistenti interessati dall'intervento sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Via Vito Parinello; • Via Zara; • Via Trieste. <p>La Circonvallazione Esterna, in tale configurazione, permetterà l'interconnessione dei principali assi di accesso alla città (SS115 sud/Via Mazara, SP62/Via Tunisi, SS188/Via Salemi e SS115 nord/via Trapani). Nelle intersezioni a raso con tali assi primari si renderà necessario prevedere la regolamentazione semaforizzata od in alternativa la realizzazione di rotatorie ove vi siano gli spazi necessari.</p>				
COSTO STIMATO INTERVENTO			Milioni di Euro	3.5

COD.		7	RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	G
SCENARIO	BREVE TERMINE				
	MEDIO TERMINE	X			
	LUNGO TERMINE				
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X			
	ALTRO PIANO				
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.	3,4			
COROGRAFIA					
					
DESCRIZIONE					
<p>La riorganizzazione funzionale del sistema di trasporto pubblico della Città di Marsala si fonda su cinque azioni prioritarie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di un'autostazione in prossimità del centro cittadino (ex scalo merci ferroviario); • Dismissione della ferrovia, realizzazione di una busvia (BRT – Bus Rapid Transit) e conseguente eliminazione dei passaggi a livello; • Istituzione di linee ad elevata frequenza a servizio del centro cittadino e di interscambio con le linee suburbane/extraurbane di adduzione alla città; • Istituzione di servizi “primari”, a frequenza, di collegamento tra il centro storico e le contrade, lungo i principali assi viari; • Istituzione di servizi “a chiamata”, finalizzati alla “raccolta” dei passeggeri e relativa adduzione alle linee “primarie”. 					
COSTO STIMATO INTERVENTO				Milioni di Euro	0,4

COD.			TIPOLOGIA INTERVENTO S = strutturale G = gestionale	G
8	RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA SOSTA IN CENTRO CITTA'			
SCENARIO	BREVE TERMINE	X		
	MEDIO TERMINE	X		
	LUNGO TERMINE			
ORIGINE INTERVENTO	PUM	X		
	ALTRO PIANO			
RELAZIONI CON ALTRE AZIONI	COD. N.			
COROGRAFIA				
	 <div style="position: absolute; top: 10px; right: 10px; border: 1px solid black; padding: 2px;"> Legenda ■ Area ad elevata rotazione ■ Area di moderata rotazione ■ ZTL - Zona a traffico limitato </div>			
DESCRIZIONE				
<p>Per un miglioramento dell'offerta di sosta a rotazione, si propone l'istituzione di 3 ZONE TARIFFARIE con tariffa progressivamente decrescente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZONA 1 – Isola Ambientale del Centro Storico – zona ad elevata rotazione (delimitata dagli assi di Viale Battisti, Via Fante, Via D'Azeglio, Via Pellegrino, Via Pasacasino, Via Aspromonte, Via San Vito, Via Nuccio, Lungomare Mediterraneo, Via Colonnello Maltese, Lungomare Boeo). Gli assi costituenti la delimitazione sono soggetti alla medesima tariffazione della zona. - ZONA 2 – Centro città - zona a moderata rotazione (delimitata dagli assi di Lungomare Mediterraneo, Via Colonnello Maltese, Lungomare Boeo, Lungomare Salinella, via Fante, Corso Gramsci, Via Marettimo, Via Atleti, Via Gioventù, asse ferroviario, Viale Fazio, Via Noto). Gli assi costituenti la delimitazione sono soggetti alla medesima tariffazione della zona. - ZONA 3 – Parcheggi in struttura <p>È inoltre prevista la realizzazione di una ZTL – zona a traffico limitato nel centro storico.</p>				
COSTO STIMATO INTERVENTO			Milioni di Euro	0,2