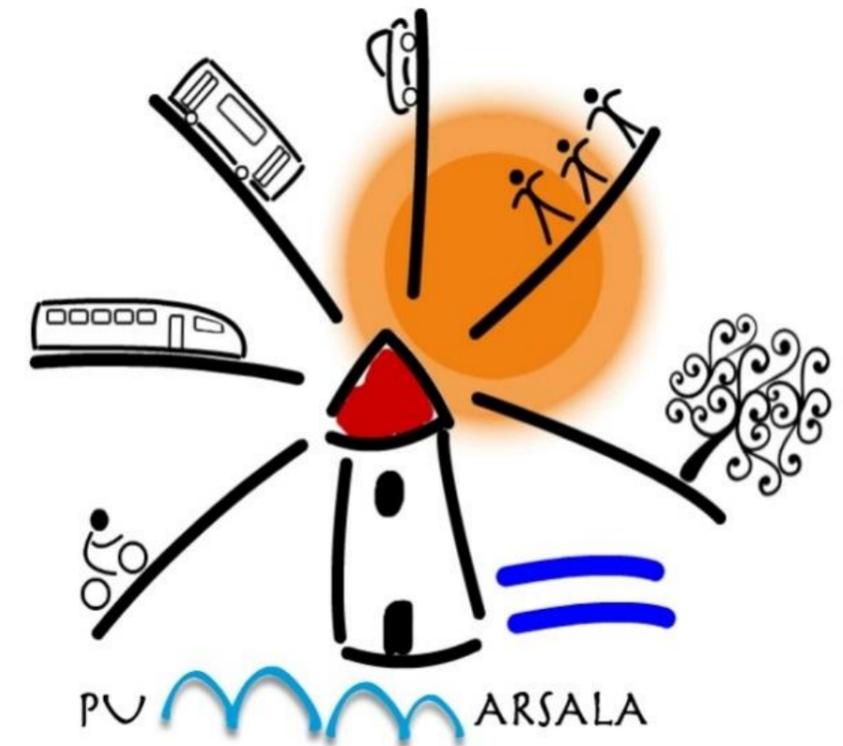


**PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ PER LA
CITTA' DI MARSALA E CONNESSA
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

ALLEGATO – Scenari di Simulazione



Marsala, 27 novembre 2015

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE





INDICE DELLE TAVOLE GRAFICHE

Figura 1 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 0 (Stato di fatto)	4
Figura 2 - Indice di saturazione dello Scenario 0 (Stato di fatto)	5
Figura 3 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 1 (Breve-Medio termine)	6
Figura 4 - Indice di saturazione dello Scenario 1 (Breve-Medio Termine).....	7
Figura 5 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 1.1 (Medio-Lungo Termine).....	8
Figura 6 - Indice di saturazione dello Scenario 1.1 (Medio-Lungo Termine)	9
Figura 7 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 2.1 (Medio-Lungo Termine).....	10
Figura 8 - Indice di saturazione dello Scenario 2.2 (Medio-Lungo Termine)	11



GUIDA ALLA LETTURA

Gli effetti delle azioni pianificate nel PUMS di Marsala sul sistema della mobilità locale sono misurati attraverso la simulazione modellistica di diversi scenari infrastrutturali e di domanda.

Gli Scenari rappresentano evoluzioni dello "Stato di Fatto" a fronte della progressiva realizzazione degli interventi previsti nel corso degli orizzonti temporali di riferimento (breve, medio, lungo periodo).

Il **modello trasportistico calibrato sullo Stato di Fatto** (cfr. report FASE A, riproduce con un adeguato livello di approssimazione le attuali dinamiche di mobilità sulla rete viaria) è utilizzato a fini previsionali, valutando gli **effetti derivanti dall'attuazione degli Scenari in relazione ai seguenti indicatori di performance (stimati con riferimento all'ora di punta mattinale del giorno feriale medio invernale scolastico)**:

- Lunghezza media e totale degli spostamenti;
- Tempo medio e totale impiegato sulla rete;
- Velocità media;
- Flussi veicolari e variazioni della velocità in sezioni di controllo/punti chiave della rete: Via Mazara, Via Salemi, Via Dante Alighieri, Via Trapani.

Per gli Scenari di Piano si è proceduto ad una valutazione preliminare dei benefici in termini trasportistici, ambientali, territoriali, economici, finanziari e gestionali, rispetto allo Stato di fatto:

- **variazioni nei costi di circolazione percepiti e non percepiti dagli automobilisti** quali il costo del carburante, pneumatici, manutenzione, deprezzamento, assicurazione e tasse.
- **benefici legati al risparmio di tempo conseguito dai cittadini gelesi sulla rete viaria urbana.**
- **benefici legati alla minore incidentalità (probabilità di sinistri)**
- **variazioni indotte sui costi esterni (socio-ambientali) conseguenti al riequilibrio modale** (riduzione quota spostamenti con auto privata) **e alla riduzione della congestione stradale**

Si rimanda alla Relazione di Piano, di cui il presente documento costituisce Allegato tecnico di dettaglio, per l'analisi/diagnosi dei risultati.

NEL DOCUMENTO SONO RIPORTATI ELABORAZIONI TABELLARI E CARTOGRAFICHE (FLUSSOGRAMMI "n. veicoli in transito", DIAGRAMMI del "rapporto % FLUSSO/CAPACITÀ) SULLA RETE VIARIA DI PROGETTO DI CIASCUNO DEGLI SCENARI SIMULATI CON RIFERIMENTO ALL'ORA DI PUNTA MATTINALE.

REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Approvato	Firma
0	Emissione	21/11/2015	CR	FC	
1	Revisione	23/11/2015	CR	FC	
2	Revisione	27/11/2015	CR	FC	

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE			Pag.
			1



SCENARI DI PIANO

Orizzonte temporale	n. Scenario	Principali interventi caratterizzanti
	0	STATO DI FATTO
Breve-Medio Termine	1	Come Scenario 0 + ZTL quadrilatero Centro Storico + Potenziamento TPL urbano (domanda in diversione da auto privata 8%) + Nuovo Piano regolazione della sosta + prima fase di attuazione azioni di Piano
		Medio-Lungo Termine
2.2	Come Scenario 2.1 + Circonvallazione urbana esterna	

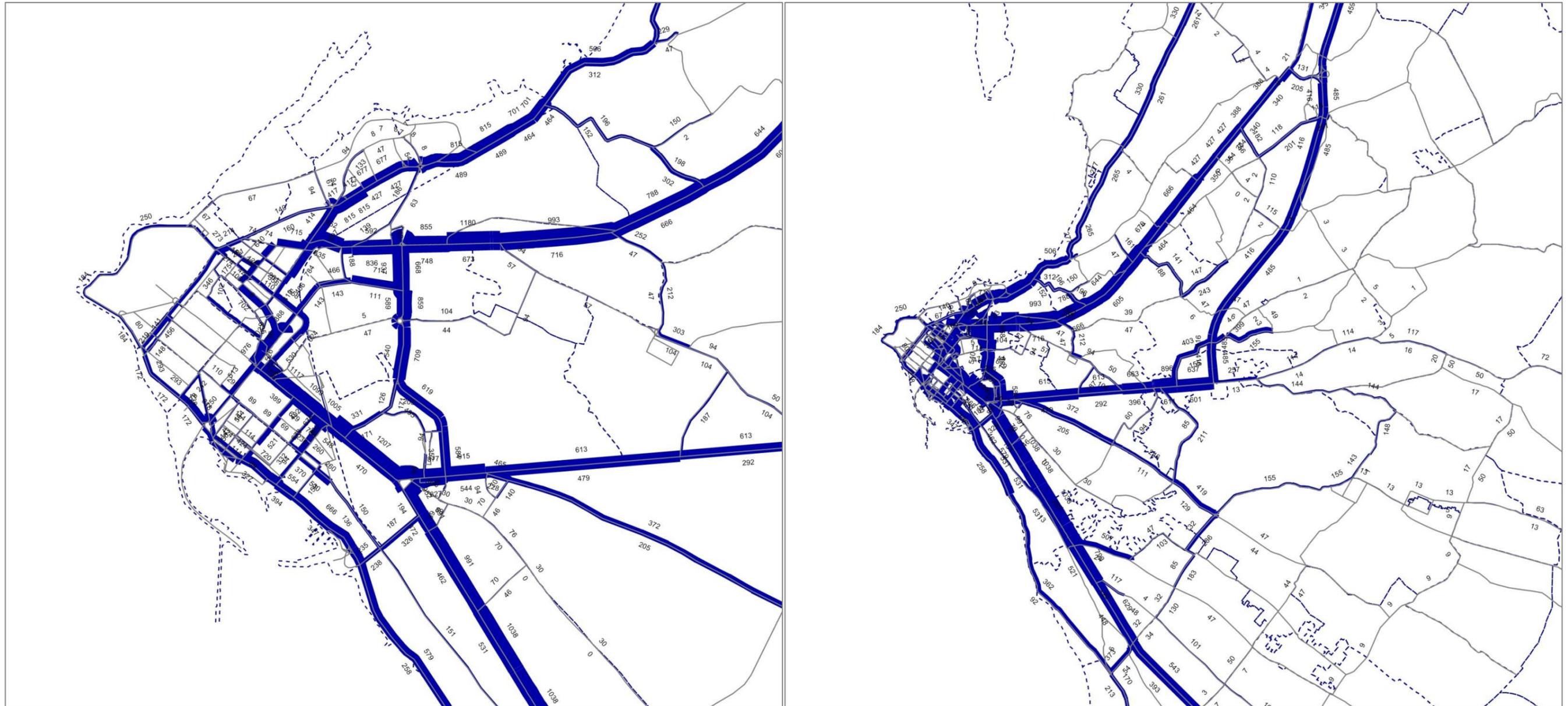


Figura 1 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 0 (Stato di fatto)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: n. veicoli/ ora di punta mattinale

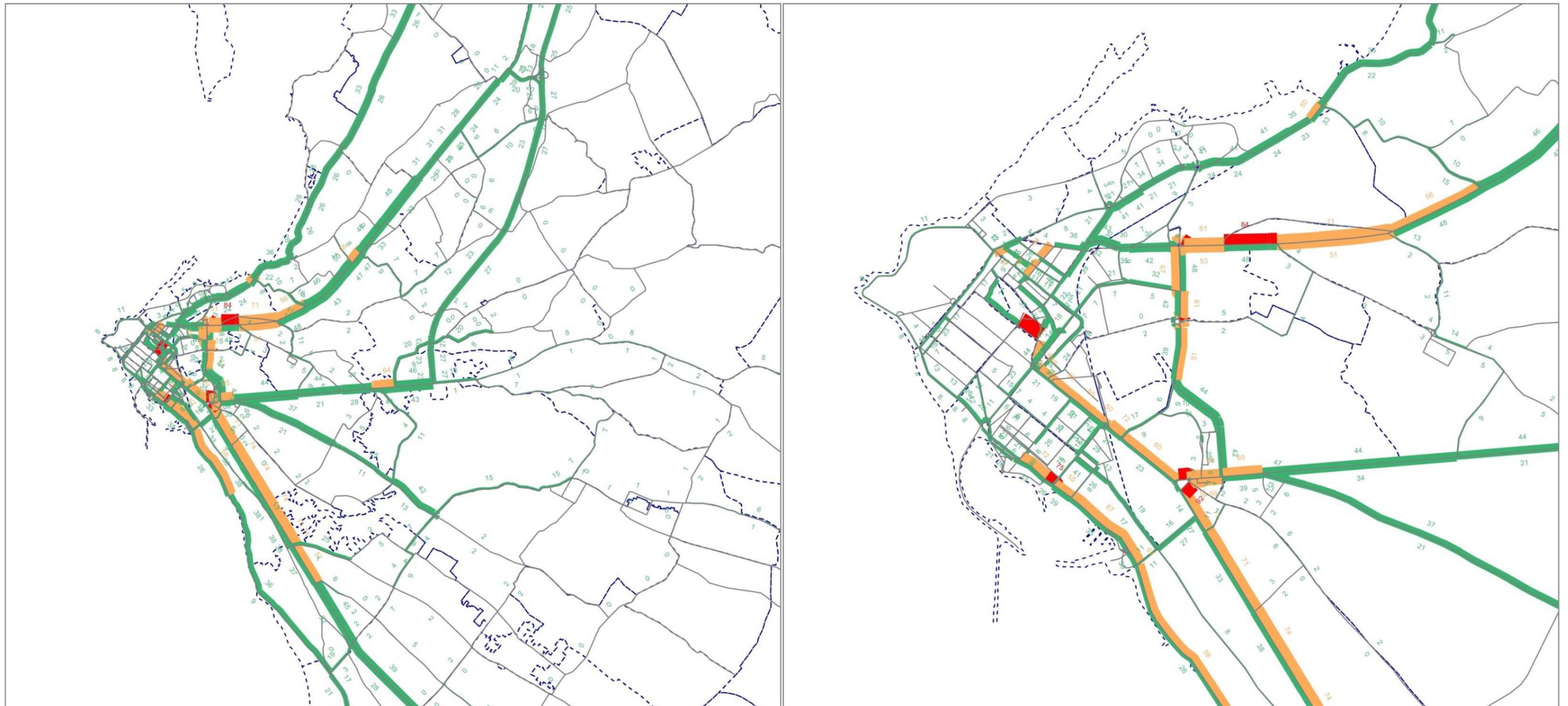


Figura 2 - Indice di saturazione dello Scenario 0 (Stato di fatto)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: % **flusso/capacità** (n. veicoli in transito/n. massimo di veicoli in condizioni di saturazione, ora di punta mattinata)

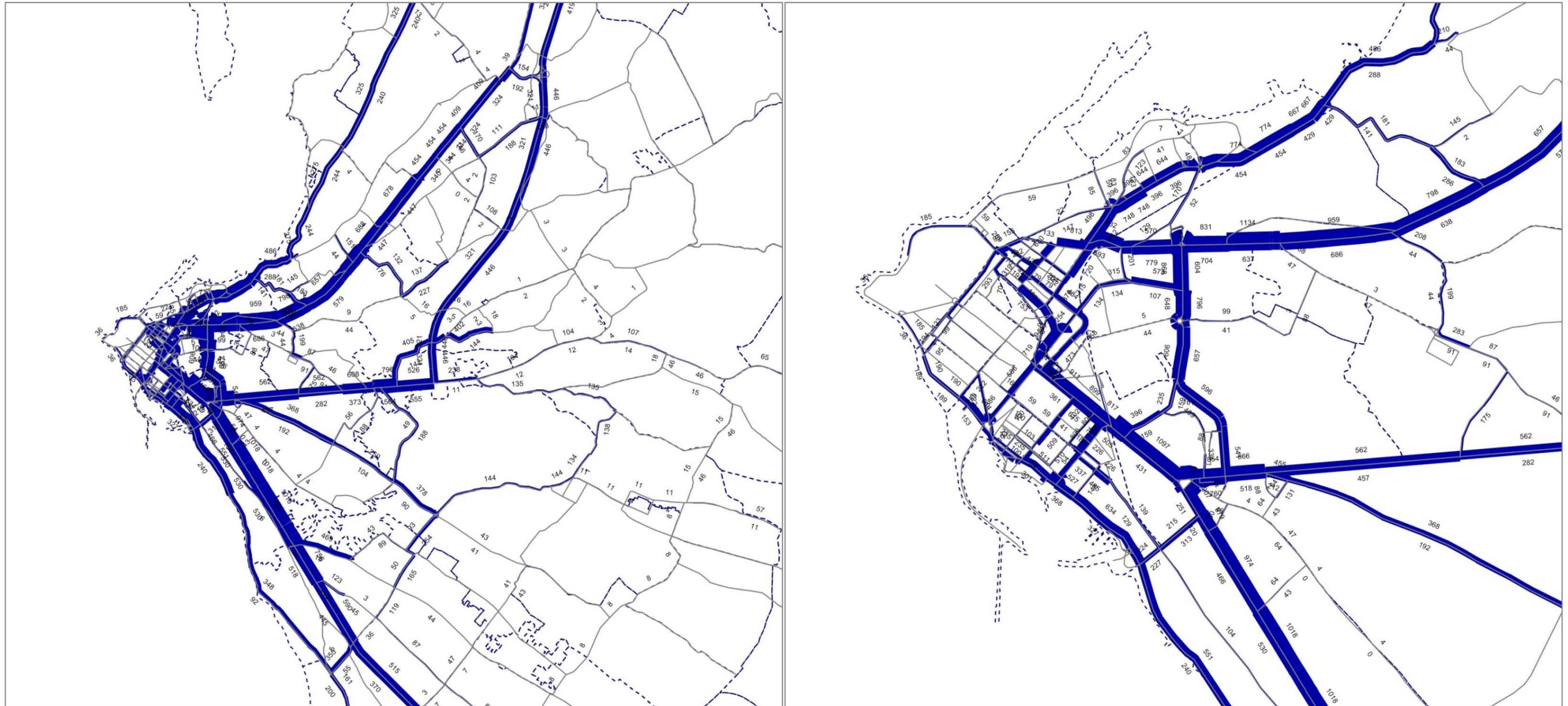


Figura 3 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 1 (Breve-Medio termine)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: n. veicoli/ ora di punta mattinale

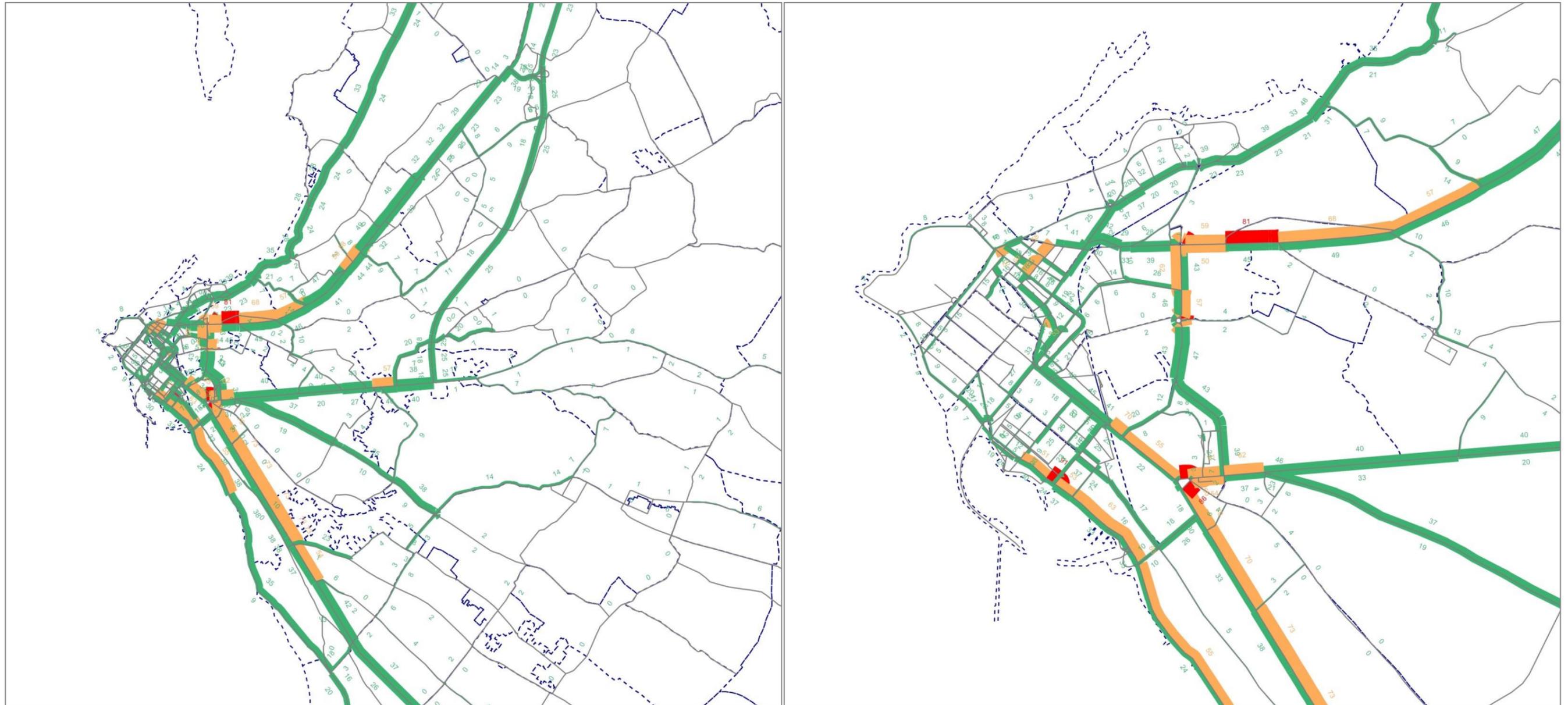


Figura 4 - Indice di saturazione dello Scenario 1 (Breve-Medio Termine)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: % **flusso/capacità** (n. veicoli in transito/n. massimo di veicoli in condizioni di saturazione, ora di punta mattinale)



Figura 5 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 2.1 (Medio-Lungo Termine)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: n. veicoli/ ora di punta mattinale



Figura 6 - Indice di saturazione dello Scenario 2.1 (Medio-Lungo Termine)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: % **flusso/capacità** (n. veicoli in transito/n. massimo di veicoli in condizioni di saturazione, ora di punta mattinale)



Figura 7 - Flussogramma di assegnazione dello Scenario 2.2 (Medio-Lungo Termine)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: n. veicoli/ora di punta mattinale

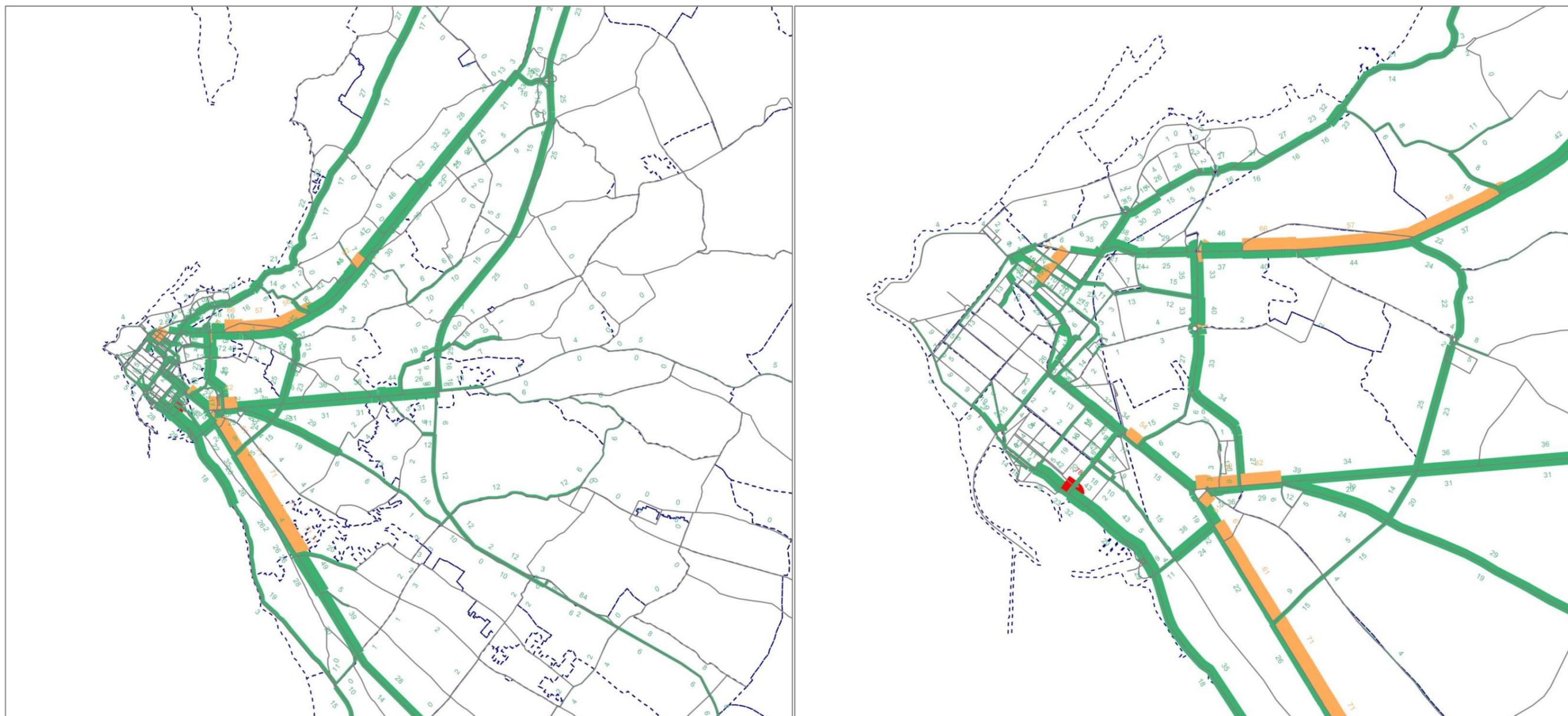


Figura 8 - Indice di saturazione dello Scenario 2.2 (Medio-Lungo Termine)

Valore rappresentato per tratto di rete stradale: % **flusso/capacità** (n. veicoli in transito/n. massimo di veicoli in condizioni di saturazione, ora di punta mattinale)