



UNIONE EUROPEA
FESR



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE
SICILIANA



PO FESR SICILIA
2014-2020

Allegato 2



Comune di
Castelvetrano



Comune di
Erice



Comune di
Marsala



Comune di
Mazara del Vallo



Comune di
Trapani

PO FESR 2014-2020

AGENDA URBANA - SISTEMA URBANO POLICENTRICO DELLA SICILIA OCCIDENTALE "AGGREGAZIONE TERRITORIALE
TRA I COMUNI DI CASTELVETRANO, ERICE, MARSALA, MAZARA DEL VALLO E TRAPANI"

ORGANISMO INTERMEDIO

AUTORITA' URBANA COMUNE DI MARSALA

DOMANDA DI AMMISSIONE ALLE AGEVOLAZIONI
PO FESR SICILIA 2014-2020

Asse Prioritario 4 - "Energia Sostenibile e Qualità della Vita"
Obiettivo specifico 4.6

Azione 4.6.4 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale.

Realizzazione di pista ciclabile nel lungomare urbano di Marsala

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Capacità di integrare gli spostamenti su bicicletta nei sistemi di mobilità sostenibile in comuni o aggregazioni di comuni con caratteristiche urbane

Il progetto in oggetto si riferisce alla realizzazione di una pista ciclabile urbana che partendo dal lungomare nord in località "Salinella" consente di raggiungere il centro storico di Marsala passando nei principali siti di attrazione turistica e culturale della città

In particolare nel tratto relativo al lungomare Boeo vengono raggiunti il Museo Archeologico

"Lilibeo" il Parco archeologico, il Monumento ai mille, il porto commerciale con le partenze per le isole Egadi fino ad arrivare al porticciolo turistico ed alle Cantine Florio.

L'accesso al Centro storico è garantito dal passaggio nei pressi di Porta Garibaldi. E' previsto, inoltre il passaggio nei pressi della Stazione Ferroviaria per consentire lo scambio di mobilità.

In ciascuno dei punti principali saranno poste delle rastrelliere.

La pista in oggetto si integrerà con quella prevista lungo la SP 84 che collega il lungomare Florio con i lidi del versante SUS e con il collegamento con la pista ciclabile che da Villa Genna percorre lo Stagnone fino agli imbarcaderi per Mozia in corso di realizzazione ed oggetto di un precedente finanziamento a valere sul PO FESR 2014-2020 Azione 6.6.1.

Analoghe piste sono previste nell'ambito dei comuni facenti parte della coalizione.

Saranno, infine, prese in considerazione eventuali iniziative nei comuni non facenti parte della coalizione che rimangono interclusi (Paceco, Petrosino, Campobello di Mazara) al fine di creare una rete costiera di piste ciclabili.

In questo particolare momento viene data molta importanza allo sviluppo della mobilità ciclistica in sia in ambito urbano che extraurbano come modalità di trasporto alternativa al veicolo privato.

La mobilità ciclistica può svolgere un doppio ruolo: offrire un'alternativa per gli spostamenti casa-lavoro; offrire un'occasione di contatto con la natura e l'ambiente, contribuendo a valorizzare le bellezze paesaggistiche ed il patrimonio storico-artistico del nostro paese.

Ma nello stesso tempo occorre porre la massima attenzione affinché questo sviluppo avvenga in condizioni di sicurezza. Tale esigenza è ancora più importante per utenti della strada, quali i ciclisti, che si trovano in obiettive condizioni di debolezza nei confronti delle altre componenti del traffico sia urbano che extraurbano.

Per opporre una valida alternativa in termini di mobilità sostenibile all'attrazione fatale esercitata dalle quattro ruote – che tanti costi ci infligge in termini di inquinamento, congestione, incidentalità e consumo del territorio – è necessario che l'uso della bici si integri con quello dei vettori di trasporto pubblico. Questo vale soprattutto per i mezzi a guida vincolata ed nel caso specifico i treni che, potendo contare su una sede propria indipendente dalla viabilità ordinaria, possono offrire prestazioni attraenti in termini di tempi di percorrenza, ma spesso non permettono di coprire comodamente l'intero tragitto, quando il punto di partenza o la destinazione finale sono alquanto distanziati dalla stazione o dalla fermata.

La bici può, tuttavia, colmare efficacemente l'anello mancante nella catena dei trasferimenti, specie per quanto riguarda le distanze comprese tra i 500 metri ed i 5 chilometri, ambito nel quale

spesso costituisce la risorsa migliore in fatto di velocità e facilità di penetrazione.

E' possibile, allo stesso tempo, la sinergia con gli autobus. A tal proposito è stato finanziato un parcheggio di interscambio in piazza Stadio che consentirà di utilizzare per gli spostamenti urbani la circolare elettrica gratuita.

Pr quanto riguarda l'interscambio bici - ferro (treno) c'è da dire che è cresciuta la sensibilità nei confronti della clientela ciclistica da parte delle Ferrovie dello Stato, con la possibilità di trasportare la bici al seguito del passeggero.

Capacità di riduzione dei carichi inquinanti del traffico urbano

Utilizzare oggi la bicicletta per gli spostamenti urbani rappresenta un'autentica sfida, sia per gli elevatissimi livelli di inquinamento, sia per l'elevato rischio di incidente derivante dalla circolazione promiscua con i veicoli a motore.

Per questo motivo una delle linee di azione individuata dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale riguarda proprio la mobilità delle utenze deboli e in particolare gli interventi necessari per ridare condizioni di sicurezza alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Per sviluppare la mobilità ciclistica oggi occorrono due cose: realizzare una rete di piste ciclabili sicure a formare, soprattutto nei giovani, una cultura dell'uso del velocipede e del rispetto di chi utilizza tale veicolo, da inserire nel più ampio concetto di cultura della sicurezza stradale di cui oggi molto sentiamo parlare.

Il tema della qualità dell'aria assume particolare rilievo per tutti coloro che viaggiano in automobile: secondo numerosi studi hanno individuato come l'abitacolo dell'automobile risulti tra le nove e le dodici volte più inquinato rispetto all'ambiente circostante.

A tale scopo, allontanare i cittadini dall'abitacolo dell'automobile per spostarli verso forme di mobilità attiva significa non solo ridurre l'emissione di agenti inquinanti in atmosfera, ma anche preservare la salute dei cittadini stessi riducendone l'esposizione all'inquinamento innescando in questo modo un circolo virtuoso.

Nella logica di riequilibrare l'attuale riparto modale, fortemente sbilanciato sull'auto, il progetto propone un sistema di mobilità dolce, in grado di coprire percorsi e luoghi oggi impropriamente intercettate dalla modalità auto.

In virtù delle esperienze già vissute in città italiane, a seguito degli interventi di potenziamento della rete ciclabile, è stimabile che almeno il 20-30% degli spostamenti locali, oggi effettuati con mezzo privato, possa avvenire in bicicletta.

Con la messa a sistema della pista ciclabile si crea un'alternativa concreta e credibile per alleggerire il traffico veicolare con conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti e del rumore.

Il progetto di pista ciclabile ha l'obiettivo di creare una rete ciclabile completa e diffusa, non solo all'interno del comune di Marsala, ma nell'intero territorio provinciale, con la realizzazione di tratti di ricucitura tra le piste ciclabili dei diversi comuni.

Gli obiettivi e le strategie di interventi di un piano della mobilità urbana devono avere, come priorità, le politiche di incentivo degli spostamenti ciclabili e pedonali, in sostituzione del mezzo privato, intraprendendo azioni che sottolineino l'importanza delle mobilità alternative.

Infatti, la diversione modale dal mezzo privato alla mobilità alternativa risulta uno strumento efficace per:

miglioramento della qualità dell'aria, riducendo le emissioni in atmosfera degli inquinanti legati agli spostamenti con mezzo privato;

aumentare la vivibilità e la qualità della vita, gli spostamenti ciclopedonali favoriscono i rapporti umani e interpersonali, favorendo la possibilità di comunicazione durante gli spostamenti e negli spazi pubblici, ed eliminando le ansie tipiche dell'automobilista (congestioni, difficoltà nel parcheggiare);

migliorare la salute, pedalare e camminare garantiscono l'espletamento della minima attività fisica quotidiana.

Secondo alcune stime, ogni chilometro percorso in ambito urbano denso in bicicletta anziché in auto produce un beneficio sociale dell'ordine di 1 €/km.

Capacità di promozione dell'integrazione modale

L'intermodalità fra bici e TPL è da intendersi, in maniera ampia, come connessione facilitata fra la bici e tutti i sistemi di trasporto assimilabili al trasporto pubblico. Se nell'ambito del percorso casa-lavoro l'intermodalità va ricercata con gli elementi classici del TPL (sistema ferroviario, trasporto su gomma, ecc.), l'intermodalità a fini turistici può comprendere tutte le tipologie di intermodalità con i vari sistemi di trasporto turistico.

La realizzazione di una rete ciclabile efficiente ed efficace non può prescindere dall'interconnessione con il TPL. La mobilità ciclistica rappresenta infatti la soluzione di mobilità ideale per l'ultimo miglio in ambito urbano e metropolitano.

Negli spostamenti quotidiani, soprattutto nelle aree urbane diffuse, il pendolarismo su auto

privata può trovare una valida alternativa nella combinazione treno+bici. Ovviamente, per questo tipo di spostamento è impensabile immaginare un esclusivo trasporto delle bici in treno ma un più flessibile sistema bici-treno-bici.

Questo deve prevedere la realizzazione di un sistema di parcheggi sicuri nelle stazioni di partenza ed eventualmente forme di sharing nei centri urbani più grandi. Saranno pertanto realizzati presso i punti significativi del percorso eventuali depositi e sistemi di bike sharing.

La realizzazione di depositi biciclette deve seguire criteri di efficienza, facilità di gestione e modularità. Allo stesso tempo deve essere garantita la realizzazione di parcheggi bici liberi e comunque che donino la maggior sensazione possibile di sicurezza.

A tal proposito è stato finanziato un parcheggio di interscambio in piazza Stadio che consentirà di utilizzare per gli spostamenti urbani la circolare elettrica gratuita.

Nei siti principali del percorso saranno posizionate rastrelliere sicure, del tipo che consentono l'aggancio facile del telaio dotate, ove possibile, di tettoia.

I sistemi di trasporto non convenzionali, che soddisfano i requisiti di cui sopra, possono essere usati non solo per servire diversi comuni caratterizzati da una bassa domanda, ma anche per garantire l'accessibilità ai servizi urbani ai cittadini che vivono fuori del centro città.

Capacità di miglioramento del paesaggio urbano e valorizzazione dei luoghi di rilevanza storica, culturale e naturalistica

L'intervento riveste particolare interesse in considerazione del fatto che la viabilità di cui sopra costituisce principale asse viario che definisce e perimetra la città sul fronte del mare, sviluppandosi a margine del parco ed area attrezzata di Salinella, del sito geografico di Capo Boeo punta della Sicilia, del parco archeologico ed il Museo archeologico di Baglio Anselmi, del monumento ai Mille, del parcheggio del "Salato", del porto, nel quale attraccano anche le imbarcazioni per le Isole Egadi, del porticciolo turistico ed infine dell'ingresso con lo stabilimento vinicolo Florio di particolare valenza storica ed architettonica.

Inoltre il lungomare, nel suo insieme costituisce un belvedere su mare, con vista delle isole Egadi, notevolmente frequentato da cittadini, turisti e visitatori, numerosi dei quali la percorrono a piedi e in bicicletta, disponendo detta viabilità per gran parte di ampi marciapiedi mentre è priva di pista e/o percorso preferenziale per i ciclisti.

Il cicloturismo può essere una grande opportunità economica per lo sviluppo del territorio.

Da un punto di vista della promozione, non si ritiene abbia senso distinguere tra l'attività

cicloturistica e altri tipi di attività ciclistica, date le zone di contiguità della pratica.

L'unica differenza risiede nella finalità dell'attività che, nel caso del cicloturismo, non è vincolata da criteri di contingenza temporale. Sia il ciclista sportivo, sia il ciclomobilista si pongono generalmente l'obiettivo di completare il proprio percorso nel più breve tempo possibile, mentre il cicloturista si distingue per la maggiore attenzione alla qualità del tempo impiegato e non alla quantità del tempo impiegato nella percorrenza.

Questa distinzione tra qualità e quantità porta a una riflessione sulle modalità di narrazione di uno stesso itinerario che, se da un lato deve offrire informazioni di natura viabilistica, questa deve essere accompagnata da informazioni inerenti le peculiarità del territorio per stimolare i cittadini alla scoperta dell'ambiente circostante in sella a una bicicletta e facilitarne la fruizione da parte dei turisti che potrebbero 'attività di quei turisti la partecipazione anche a una semplice scampagnata alla scoperta del attività di comunicazione utilizzate

Sarà predisposta lungo il percorso la segnaletica utile per l'individuazione delle principali attrazioni della città di Marsala predisponendo anche eventuali materiali illustrativi da distribuire in alcuni punti di ritrovo, primo fra tutti il Monumento ai Mille che può svolgere un ruolo di cerniera tra il lungomare e l'accesso al centro storico.

Il Tecnico