

Schede del Piano Operativo del PMS

Le misure operative del PMS sono relative a:

- 1) TASSA COMUNALE PER UTILIZZO DA PARTE TURISTI DI MEZZI NON ECO-COMPATIBILI (2012)
- 2) ISTITUZIONE SOSTA A ROTAZIONE (2012)
- 3) POTENZIAMENTO TPL (2012)
- 4) TRASPORTO PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA (2012)
- 5) SERVIZI DI TRASPORTO PRIVATI PER SITI DI INTERESSE CULTURALE-PAESAGGISTICO-ENOGASTRONOMICO (2012)
- 6) GERARCHIZZAZIONE STRADALE (2012)
- 7) AREA PEDONALE (2012)
- 8) VALORIZZAZIONE SENTIERI PER USO PEDONALE E CICLABILE (2012-2015)
- 9) ADEGUAMENTO GEOMETRICO-COMPOSITIVO DEL CANALE STRADALE (2015-2020)
- 10) BIKE SHARING (2015)
- 11) REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI (2015/2020)
- 12) ZONA A TRAFFICO LIMITATO (2015)
- 13) AREE DI SOSTA TEMPORANEA NELLE LOCALITÀ A MARE (2015)
- 14) INCENTIVI COMUNALI AI RESIDENTI E NOLEGGIATORI PER SOSTITUZIONE PARCO VEICOLARE CON MEZZI AD EMISSIONE ZERO (2015)
- 15) PARCHEGGI NELL'AREA URBANA (2020)
- 16) CAR SHARING (2020)
- 17) LINEE GUIDA E QUESTIONARIO MONITORAGGIO QUALITA' DEL SERVIZIO (2015)
- 18) IDENTIFICAZIONE SINERGIE (2015)
- 19) IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI (2020)
- 20) CAMPAGNA INFORMATIVA (2015)
- 21) CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE (2015)

22) SVILUPPO DEL PIANO DELLA MOBILITÀ DOLCE/PANORAMICA/TURISTICA
(2020)

Si riportano di seguito le relative schede.

Per la rappresentazione in cartografia delle misure operative suddivise per livelli di priorità si rimanda alle Tavole di Piano.

TAB. 4.3.1-1: Scheda *piano operativo* TASSA COMUNALE PER L'UTILIZZO DI MEZZI NON ECOMPATIBILI DA PARTE DEI TURISTI

SCHEDA OPERATIVA N° 1	
LINEA D'AZIONE 5: Tariffazione degli accessi (aree centrale/siti naturalistici/spiagge/porti e AMP, ecc.)	
Misura di intervento 5.1: <i>Road pricing: applicazione di un prezzo di ingresso a siti ad elevata domanda e di particolare pregio, eventualmente sulla base di una scala differenziata per tipologia di automobile, fascia oraria di circolazione e impatto inquinante del veicolo. Oltre a rappresentare una voce di entrata da destinare al miglioramento delle strade urbane, costituisce un'importante leva per incentivare la mobilità sostenibile. Da valutare la sua inclusione in una carta dedicata per il servizio della sosta e/o della mobilità integrata nell'isola</i>	
Misura operativa 5.1.1: Introduzione di una tassa comunale che penalizzi i turisti che usano mezzi propri non ecocompatibili o li noleggiano, in modo da indurre alla scelta di veicoli ad emissioni zero.	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>I turisti che in estate giungono sull'isola con mezzo proprio devono acquistare presso rivenditori autorizzati un contrassegno (al costo di 10 euro a settimana, 15 euro per 2 settimane, 30 euro per un mese) da esporre sul mezzo (auto) su cui è punzonato il numero di giorni di validità. La Polizia Municipale controlla la validità e sanziona i trasgressori.</p> <p>I turisti che noleggiano un mezzo per più di 5 giorni sono soggetti agli stessi obblighi.</p> <p>La informazione su queste disposizioni viene trasmessa attraverso i siti che si occupano del turismo sull'isola, il sito del Comune, le Associazioni turistiche, gli operatori del noleggio, le Società di navigazione</p> <p>L'introito previsto dai turisti che giungono nell'isola con l'auto è di 126.000 euro. Questa valutazione deriva dalle seguenti considerazioni. Le auto al seguito che giungono sull'isola via nave sono circa 12000; il 19% dei turisti permane una settimana (costo del contrassegno 10 euro) ed il 43% per più di una settimana (costo medio del contrassegno 20 euro), per un introito totale di 126.000 euro, a fronte degli 7500 contrassegni acquistati.</p> <p>L'introito previsto dai turisti che noleggiano un' auto è di 38.000 euro. Questa valutazione deriva dalle seguenti considerazioni. I turisti ammontano a circa 160.000 unità, di cui il 4.6% viaggia con auto noleggiata e quindi sono 3300 le auto nolleggiate (assumendo una occupazione di 2.2 persone/auto). Conoscendo che la permanenza per più di 5 gg ammonta al 65.6% (circa una settimana per il 20%, e oltre la settimana circa il 43%) si ha un introito stimato che raggiunge gli 38.000 euro, a fronte dei 2200 contrassegni acquistati.</p> <p>Il servizio gestito in convenzione da parte di un operatore privato sarà del tipo "a canone fisso" : l'operatore avrà un corrispettivo di circa 50.000 euro/anno per la gestione del servizio (vendita dei contrassegni, incasso, trasmissione incasso al Comune) e trasmetterà al Comune l'introito realizzato, al netto dell'aggio per i punti vendita (5%).</p> <p>Questo intervento consente un introito netto per il Comune di 106.000 euro/anno a fronte di un impegno contenuto per il puro rapporto contrattuale.</p> <p>Nel lungo termine i mezzi inquinanti utilizzati dai turisti diminuiranno, sia per una generale modifica del parco circolante privato nazionale (su cui il Piano non può incidere) , sia per gli specifici incentivi distribuiti agli autonoleggiatori dell'isola da parte della Amm.ne per incentivare l'acquisto di mezzi non inquinanti, a partire dal medio termine. Si ipotizza una diminuzione complessiva del 20% dei mezzi inquinanti e quindi in pari percentuale degli introiti derivanti dalla "ecotassa".</p> <p>Se l'Amm.ne volesse estendere l'obbligo del contrassegno anche alle moto , gli ulteriori introiti sarebbero di circa un quarto di quello relativo alle auto , per le moto private , e di oltre tre volte e mezzo di quello relativo alle auto , per le moto a noleggio, stante le relative percentuali di utilizzo dei diversi mezzi sull'isola..</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Internalizzazione dei costi esterni (ambientali e sociali) del trasporto per il mezzo proprio (auto).
Interventi correlati	
Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare	

con mezzi elettrici e ad emissione. Questa misura consente nel tempo di diminuire il parco auto a noleggio inquinante, con diminuzione degli introiti relativi ai contrassegni, ma con un beneficio per l'ambiente.	
Risultati attesi	
Disincentivare l'uso dell'auto a favore di un cambio modale verso mezzi non inquinanti.	
Riferimenti normativi	
nessuno	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Associazioni/Enti per il turismo Autonoleggiatori Società di navigazione
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	I costi annui a carico dell'operatore privato in convenzione per la gestione del servizio sono in prima approssimazione: - stampa 9700 contrassegni: 1.800 euro - rapporto con produttori contrassegni e con i punti vendita dei contrassegni, operazioni amministrative, operazioni divulgazione (1,5 persona per 6 mesi) :30.000 euro - gestione incassi dai punti vendita e loro trasmissione al Comune, al netto dell'aggio per i punti vendita (1 persona per 6 mesi): 20.000 euro Il Comune ha solo l'onere della gestione del rapporto contrattuale e della erogazione del corrispettivo pattuito.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Delibera Giunta/Consiglio. Stesura dei documenti di gara Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio.	Questo intervento ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Fase preparatoria da parte del Comune, fino alla stesura dei documenti di gara: 3 mesi Realizzazione gara di appalto e contratto :3 mesi Anno previsto di inizio del servizio: 2012
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna

SCHEMA OPERATIVA N° 1									
<i>Indicatori di valutazione</i>									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Numero contrassegni venduti</i>	n°	0	2012	0	2012	9.700		Comune	SI
			2015	0	2015	9.700			
			2020	0	2020	7.700			
<i>Introiti contrassegni</i>	€	0	2012		2012	106.000		Comune	SI
			2015		2015	106.000			
			2020		2020	85.000			
<i>Raccomandazioni per l'implementazione</i>									
Diffusione dell'informazione sulla regolazione degli accessi e sulla struttura tariffaria nell'ambito delle campagne pubblicitari su tutti i canali media e in loco. L'informazione su queste disposizioni deve essere trasmessa attraverso i siti che si occupano del turismo dell'isola, il sito del Comune, delle Associazioni turistiche, degli operatori del noleggio, delle Società di navigazione.									
<i>Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi al bando di gara</i>									
<p>-natura e oggetto del contratto (oggetto, corrispettivo, durata)</p> <p>-svolgimento del servizio (obblighi del Concessionario, obblighi a carico del Concedente, attività di controllo e sorveglianza, verifica e controllo)</p> <p>-norme generali e condizioni contrattuali (garanzie e responsabilità, penalità, risoluzione del contratto)</p> <p>-modalità e tempistica dei flussi finanziari tra il Concedente ed il Concessionario, per il servizio "a canone fisso":</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli obblighi di contabilizzazione delle somme introitate per l'effettuazione dei servizi; • la cadenza, i tempi e le modalità dei versamenti di corresponsione al Concedente degli incassi; • la cadenza, i tempi e le modalità di rendicontazione degli incassi; • le more e le penali in caso di ritardi; • la possibilità per il Concedente di verificare gli introiti mediante la regolare consegna di documenti comprovanti il volume di attività. 									

TAB. 4.3.1-2: Scheda piano operativo ISTITUZIONE SOSTA A ROTAZIONE

SCHEDA OPERATIVA N° 2	
LINEA D'AZIONE 9: Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta	
Misura di intervento 9.1: <i>Park pricing: Le tariffe per la sosta vengono differenziate per zona o per orario. Tale misura, coordinata con la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, può consentire di gestire la domanda di sosta. Da valutare la sua inclusione in una carta dedicata per il servizio della sosta e/o della mobilità integrata nell'isola</i>	
Misura operativa 5.2.1: Introduzione di sosta a rotazione nelle aree a sosta libera dove e' presente un alto indice di rotazione.	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
Istituzione di sosta regolamentata a tempo (60') nelle aree/strade dove è stata rilevata maggiore rotazione, in particolare nelle piazze in prossimità del porto e in piazza Castello e vie limitrofe. Per un'offerta complessiva di 580 stalli a rotazione.	
Non è previsto necessariamente di riservare una quota di stalli ai residenti che utilizzano attualmente gli stalli che saranno messi a pagamento (stimata in 180 stalli); i residenti si ricollocheranno negli altri stalli liberi. L'Amm.ne potrebbe però riservare una quota dei restanti stalli liberi ai residenti in forma gratuita o onerosa.	
Con la realizzazione del parcheggio in struttura e l'introduzione della ZTL gli stalli diminuiranno a 220.	
Se nel medio/lungo termine si volesse invece porre a pagamento gli stalli precedenti, il costo per l'introduzione della sosta a pagamento, a carico del Comune, è di circa 116.000 euro (segnaletica orizzontale e verticale, parcometri), quindi circa 200 euro/stallo; l'introito nella stagione estiva è stimato in 580 euro/stallo, quindi un introito totale di poco più di 122.000 euro.	
Il servizio di gestione della sosta a pagamento, in convenzione con un operatore privato, sarà del tipo "a canone fisso"+premio : l'operatore avrà un corrispettivo di 80 euro/stallo per tutto il periodo estivo per la gestione del servizio (controllo della regolarità della sosta, incasso, trasmissione incasso al Comune, manutenzione) per un totale, di circa 17.000 euro/anno e trasmetterà al Comune l'introito realizzato. La quota variabile premiale può essere concordata nel 20% della quota di incasso che supera la quota prevista , esposta nella convenzione.	
Questo intervento consente un introito netto di gestione della sosta per il Comune di 103.000 euro/anno a fronte di un impegno contenuto per il puro rapporto contrattuale.	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi per la diminuzione del traffico parassita di ricerca area di sosta temporanea	Ridurre il consumo del suolo
I	
Interventi correlati	
Misura operativa 2.4.1: Istituzione di Area pedonale nel Centro Storico	
Risultati attesi	
Diminuzione del traffico parassita in ricerca area di sosta temporanea.	
Decongestionare gli spazi stradali pubblici e lo stesso lungomare dalla sosta delle auto soprattutto nei mesi estivi	
Riferimenti normativi	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune) Polizia Municipale	Residenti Associazioni/Enti per il turismo
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Costo di investimento sosta a rotazione 42.000 euro Costo di investimento sosta a pagamento 116.000 euro

	Eventuale costo di gestione per i parcheggi a pagamento: 17.000 euro/anno
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Progetto esecutivo da parte degli Uffici Tecnici Comunali. Delibera Giunta/Consiglio. Ordinanza Polizia Municipale. Realizzazione della segnaletica come da NCDS da parte di Operatori del Comune o di Ditta esterna</p> <p>Eventuale successiva gara per gestione servizio sosta a pagamento</p>	<p>Questo intervento ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Progetto esecutivo segnaletica e parcometri, delibera , ordinanza: 2 mesi</p> <p>Eventuale contratto con ditta privata per installazione segnaletica e parcometri : 1 mese</p> <p>Anno previsto inizio sosta a rotazione : 2012</p> <p>Eventuale successiva realizzazione gara di appalto e contratto per la gestione del servizio sosta a pagamento:3 mesi</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figure allegata alla scheda n°7

SCHEDA OPERATIVA N° 2
Indicatori di valutazione

Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Posti auto su strada a rotazione</i>	n°	0	2012	0	2012	580		PROGETTO	SI
			2015	0	2015	580			
			2020	0	2020	220			

Raccomandazioni per l'implementazione

Questo intervento deve comunque garantire la sosta per i residenti, anche attraverso la possibilità di applicare l'art. 13 comma 3 della lex 122/89, di concedere, ai residenti, in forma gratuita od onerosa (ad esempio 80 euro/mese in locazione), posti auto ad essi riservati.

TAB. 4.3.1-3: Scheda piano operativo POTENZIAMENTO TPL

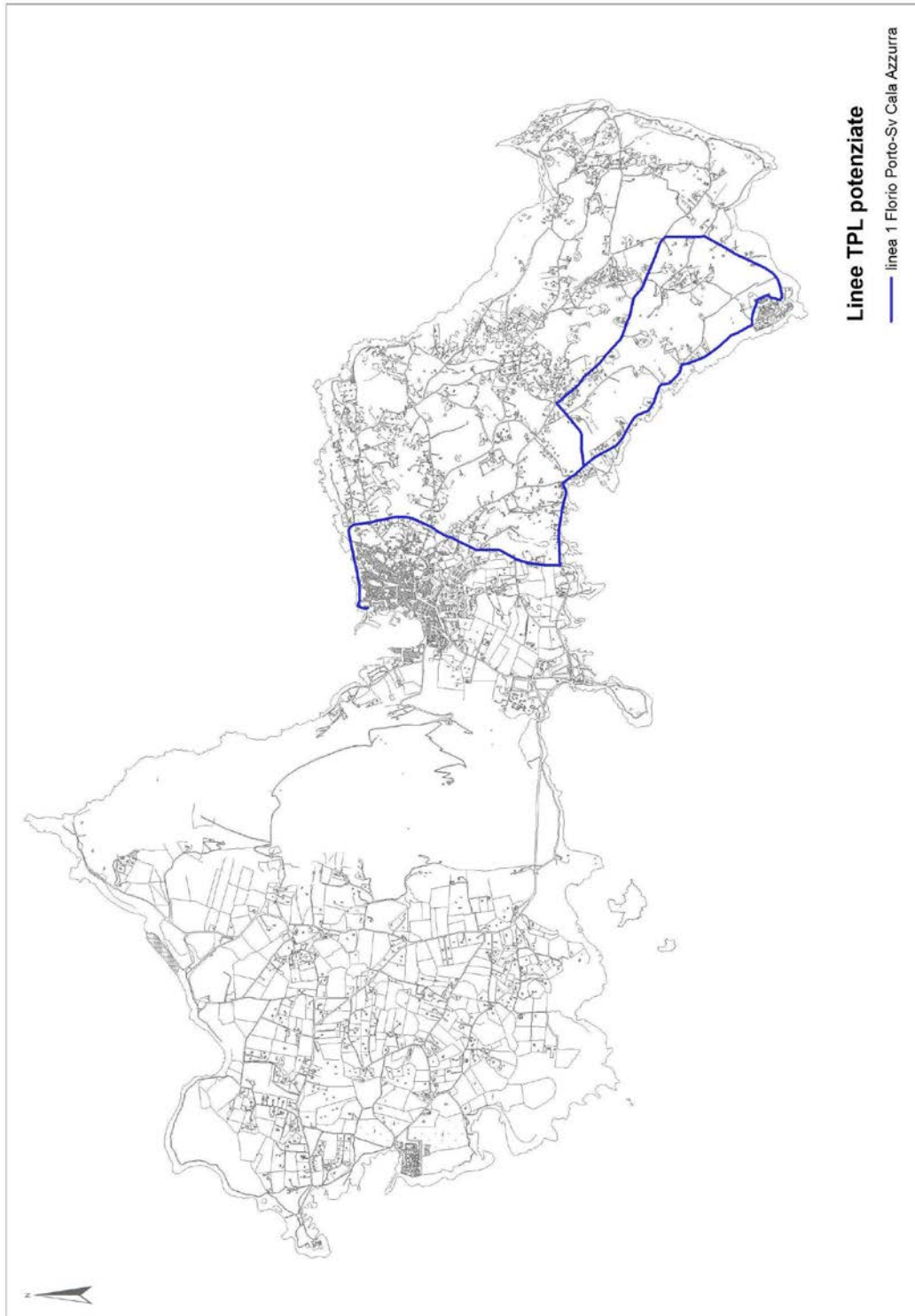
SCHEDA OPERATIVA N° 3	
LINEA D'AZIONE 3: Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico rispetto agli standard di qualità definiti (intensità del servizio, tipologia dei mezzi, tipo di utente.....)	
Misura di intervento 3.1: <i>Potenziamento del servizio TPL</i>	
Misura operativa 3.1.1: Incremento del servizio tramite un'intensificazione del numero delle corse e l'introduzione di frequenza cadenzata a 30/60 minuti durante l'arco estivo.	
SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>Si propone un'intensificazione della linea 1 Florio Porto-Sv Cala Azzurra (riportata nella figura a seguire) attualmente in estate con servizio a 60' al mattino e 45'/60' al pomeriggio, in modo da avere un servizio cadenzato di 30' al mattino fra le 9.00 e le 12.00 ed al pomeriggio tra le 16.00 e e le 19.00.</p> <p>Il servizio aggiuntivo consiste in 1 corsa in più per 6 ore pari a 70 km/giorno e 7850 km complessivi su 112 gg (1/06-20/9). Assumendo un costo di 3.5 euro/km il costo complessivo di questo servizio aggiuntivo ammonta a 27471 euro.</p> <p>La domanda potenziale per questa linea è di 540 persone; da quanto emerso dall'indagine ai turisti si può assumere che il 20% di questa domanda potenziale utilizzerà effettivamente il servizio, quindi pari a 216 passeggeri/giorno per un introito di 216 euro/giorno nel periodo centrale di agosto e 14256 euro su tutto l'arco dei 112 giorni estivi.</p> <p>Il costo non coperto da introiti e quindi a carico del Comune ammonta a 13215 euro.</p> <p>Qualora questo servizio aggiuntivo venga riconosciuto come "servizio minimo" quindi che possa essere finanziato dalla Regione (assumendo un corrispettivo/km di 2.2 euro, pari al 65% del costo aziendale assunto come "standard") il costo del trasporto non coperto da contributo regionale ammonterebbe a 10205 euro, inferiore agli introiti previsti, quindi non sarebbe necessario alcun finanziamento del Comune.</p> <p>Da quanto sopra esposto risulta che nella situazione attuale un intervento di potenziamento del trasporto pubblico per ottenere una mobilità più ambientalmente sostenibile necessita probabilmente di un esborso da parte della Amm.ne comunale; se nel futuro aumenterà la presenza turistica un potenziamento del trasporto pubblico sarà economicamente più sostenibile.</p> <p>I <u>benefici ambientali</u> derivano dal minore uso del mezzo individuale. Si stima, di massima, che la percorrenza su mezzo privato risparmiata al giorno ammonti a 1030 km, pari a circa 68000 sull'arco estivo. Questo risparmio di percorrenza si divide fra auto e moto nel rapporto di due a uno.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica	Innalzare l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche destinate ai servizi (TPL, ecc..)
Interventi correlati	
Risultati attesi	
Migliorare l'accessibilità alle località di interesse ambientale e culturale e la fruizione dei servizi da parte dei residenti e dei turisti	
Riferimenti normativi	
<p>Documento triennale unico di programmazione isole Minori DUPIM 2008-2013 (asse di intervento 3) Programma Integrato per lo Sviluppo delle Isole Minori PIST</p> <p>Legge Regione Sicilia su TPL D. lgs 422/97 Reg. (CE) n. 1370/2007 Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 Piano Energetico Regionale</p>	
Elementi chiave	

Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Regione/Comune)	Azienda di trasporto esercente
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia) Fondi Statali (Fondo di Sviluppo delle Isole Minori) Fondi Regionali/Comunali	Il costo della percorrenza aggiuntiva a 30' nella stagione estiva (assumendo un costo aziendale di 3.5 euro/km) e' di 27.471 euro.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Individuazione del canale di finanziamento. Delibera Giunta/Consiglio. Affidamento del servizio aggiuntivo nell'ambito del contratto in vigore o ,se questo è in scadenza, gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio complessivo.	Questo intervento ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Predisposizione documenti per contratto: 3 mesi Eventuale gara di appalto: 4 mesi Anno previsto di inizio del servizio :2012
Rappresentazione cartografica intervento	Nessuna

SCHEMA OPERATIVA N° 3									
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Offerta dei servizi - percorrenza annua	busxkm	186.298	2012	186.298	2012	194.148		MODELLO DI RETE	SI
			2015	186.298	2015	194.148			
			2020	186.298	2020	194.148			
Offerta dei servizi	postixkm	5.588.940	2012	5.588.940	2012	5.824.440		MODELLO DI RETE	SI
			2015	5.588.940	2015	5.824.440			
			2020	5.588.940	2020	5.824.440			
Estensione della rete	km	23,2	2012	23,2	2012	23,2		MODELLO DI RETE	SI
			2015	23,2	2015	23,2			
			2020	23,2	2020	23,2			
Densità della rete	km/km ²	0,6	2012	0,6	2012	0,6		MODELLO DI RETE	SI
			2015	0,6	2015	0,6			
			2020	0,6	2020	0,6			
Frequenze dei servizi (orari) per periodo dell'anno	minuti'	3 corse/giorno in inverno 90/60 in estate	2012	3 corse/giorno in inverno 90/60 in estate	2012	30' in estate		PROGETTO	SI
			2015	3 corse/giorno in inverno 90/60 in estate	2015	30' in estate			
			2020	3 corse/giorno in inverno 90/60 in estate	2020	30' in estate			
Parco veicoli	n°	6	2012	8	2012	9		PROGETTO	SI
			2015	8	2015	9			
			2020	8	2020	9			
Posti medi per veicolo	n°	30	2012	30	2012	30		PROGETTO	SI
			2015	30	2015	30			
			2020	30	2020	30			
Passeggeri annui trasportati	n°	ND	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	+14.256			
			2020		2020				
Costo generalizzato di trasporto (TPL)	€/bus-km	ND	2012		2015	3,5		PROGETTO	SI
			2015		2020	3,5			
			2020		2020	3,5			
Variazione introiti TPL	€		2012		2012	14.256		PROGETTO	SI
			2015		2015	14.256			
			2020		2020	14.256			
Raccomandazioni per l'implementazione									
Utilizzare mezzi non inquinanti, caratterizzati per qualità e comfort (aria condizionata)									
Dotare i punti di sosta (fermate) di un allestimento ben riconoscibile e confortevole: disponibilità di informazioni (orari, percorsi) e che permetta di riparare gli utilizzatori del servizio nelle ore calde della giornata e di essere illuminati nelle ore serali-notturne									
Diffondere e comunicare l'informazione rispetto ai servizi offerti attraverso: materiale informativo, orari e guida unica che comprenda tutte le informazioni relative ai servizi offerti									
Inserire sui siti e portali delle comunità locali e degli operatori turistici le informazioni in merito all'offerta di trasporto locale.									

Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi al bando di gara

Non ci sono particolari indicazioni in quanto si suppone che questa estensione del servizio TPL possa essere definita all'interno del contratto di servizio in essere. Altrimenti per la gara si usa analogo documentazione utilizzata per la concessione in essere. Si ricorda la necessità di attribuire un punteggio premiante all'impegno di sostituire una quota del parco mezzi con mezzi ecocompatibili.



TAB. 4.3.1-4: Scheda piano operativo SERVIZIO DI TRASPORTO PER PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA

SCHEDA OPERATIVA N° 4
LINEA D'AZIONE 3: Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico rispetto agli standard di qualità definiti (intensità del servizio, tipologia dei mezzi, tipo di utente.....)
Misura di intervento 3.3 : <i>Sviluppo di servizi su prenotazione</i>
Misura operativa 3.3.1: Introduzione di un servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta (per reddito, per mancanza di mezzo proprio, per diversa abilità) su prenotazione, da attivarsi tramite convenzione con il servizio taxi o i noleggiatori.
SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE
Descrizione
<p>I servizio di trasporto per persone residenti a mobilità ridotta per diversa abilità secondo l'art.2 della L104/92 ed eventualmente anche per inaccessibilità al mezzo pubblico, considerando reddito e mancanza di mezzo proprio, è offerto su prenotazione dal servizio taxi o dagli autonoleggiatori in convenzione con il Comune. Il Comune eroga dei "buoni trasporto" agli aventi diritto (definiti sulla base di criteri stabiliti dal Comune) da utilizzarsi come quota pre-pagata del costo del viaggio. In fase operativa deve essere definito dal Comune il valore del "buono", sulla base del budget messo a disposizione e dell'ammontare delle richieste ipotizzabili. Si sconsiglia di implementare uno specifico servizio di trasporto con pulmini attrezzati in quanto il costo di esercizio per passeggero trasportato ammonterebbe, vista l'esiguità della domanda, a ben oltre il costo di 15/20 euro/passeggero che si hanno nei servizi in essere nelle aree urbane italiane.</p> <p>La quantificazione dell'utenza residente è effettuabile su base statistica, per confronto con altre realtà.</p> <p>A Bari e Verona, i servizi, effettuati con pulmini attrezzati di operatori del noleggio, riguardano il trasporto degli studenti alle scuole e delle persone verso centri di riabilitazione , con disabilità (L104/92). In totale queste persone rappresentano lo 0,8-1.3 /1000 abitanti. A Bologna il trasporto avviene essenzialmente con operatori del noleggio per studenti e lavoratori e per persone verso centri di riabilitazione, con disabilità (L104/92), ; inoltre avvengono trasporti con "buoni taxi" (per l'uso di taxi) per lavoratori che pur non avendo disabilità hanno difficoltà all'uso del mezzo pubblico, motivi vari (inesistenza del servizio e mancanza di auto, difficoltà all'utilizzo).In totale queste persone rappresentano lo 0,63 /1000 abitanti. Le modalità per stabilire gli aventi diritto sono stabilite specificatamente da ogni comune.</p> <p>Sulla base delle suddette percentuali gli utenti a Favignana ammonterebbero a 2-4 unità. Per le valutazioni si assume un valore medio di 3 unità.</p> <p>Un servizio di trasporto con mezzi di proprietà comunale sarebbe troppo costoso, e quindi con un costo/persona elevato, in quanto non essendoci del tutto contemporaneità di orari né di omogeneità delle origini-destinazioni dei movimenti sarebbe necessario avere più di un mezzo anche per una utenza così esigua, se non si vogliono tempi di permanenza a bordo inaccettabili. Ecco perché si consiglia di usare l'NCC (autonoleggio con conducente) o taxi , più flessibili e con costi più bassi, perché possono dividere i costi di gestione su una utenza più ampia.</p> <p>Ipotizzando un costo per il Comune di 8 euro/viaggio si avrebbe un costo complessivo per il trasporto dei residenti di poco più di 13.200 euro/anno (3 utenti x 8 euro x 550 viaggi/anno per utente).</p> <p>Per quanto riguarda l'eventuale estensione del servizio ai turisti, vanno fatte le seguenti considerazioni. La necessità dei servizi di trasporto delle persone a mobilità ridotta nascono sostanzialmente dal fatto che i famigliari hanno impegni di lavoro o altro e non possono accompagnare persone non autonome nell' uso dei mezzi pubblici. In vacanza i famigliari hanno tempo per accompagnare i propri congiunti con difficoltà motorie ed inoltre il viaggiare separati pone certamente problemi alla organizzazione degli spostamenti della famiglia. Va infine tenuto presente che il tasso di turisti che potrebbero avere disabilità è sicuramente inferiore a quelle dei residenti (per tutte le problematiche e le barriere architettoniche esistenti al viaggiare). Per questi motivi è ragionevole assumere che l'effettiva esigenza di trasporto riguarderebbe un numero veramente limitato di turisti, in pratica solo <u>persone adulte con gravi handicap o in carrozzella</u> che non riescono ad usare l'auto con l'aiuto dei famigliari. Sarebbe in questi casi necessario avere a disposizione pulmini attrezzati per il trasporto carrozzelle , non impiegabili in altre funzioni, con costi di ammortamento e di gestione decisamente elevati, per costo/passeggero stimabile in almeno 20 euro (costo di ammortamento di un paio di pulmini , più il costo di gestione, personale + costi operativi, per il periodo estivo). Assumendo il tasso minimo fra quelli indicati (0,63 /1000 turisti) si avrebbe infatti un valore di circa 200 turisti /anno utilizzatori del servizio. Il servizio ai turisti avrebbe un costo (100 utenti/anno x 20 viaggi/utente x 20 euro) di 40.000 euro/anno.</p>
Obiettivi

Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Facilitare l'accessibilità ai servizi da parte della popolazione svantaggiata e portatrice di disabilità, che non dispone di un veicolo proprio	Aumentare la partecipazione della popolazione alla vita sociale della comunità
	Migliorare le condizioni di trasporto di questo segmento della popolazione, inoltre aumentando la possibilità di spostamento individuale (senza dover ricorrere all'uso del mezzo di altri)
Interventi correlati	
<p><u>Misura operativa 3.2.1</u>: Incentivazione di servizi di trasporto collettivo per accedere a luoghi di particolare interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico, anche su prenotazione da attivarsi come iniziativa tra privati in forma di consorzio tra strutture turistico-alberghiero e noleggiatori.</p> <p>Anche questi servizi di trasporto (operativi dal breve termine, schematicamente indicato come 2012) consentono una maggiore mobilità a persone che abbiano qualche limitato problema di mobilità.</p>	
Risultati attesi	
Migliorare l'accessibilità alle località di interesse ambientale e culturale e la fruizione dei servizi da parte dei residenti	
Riferimenti normativi	
<p>L. 5/2/1992 n°104 --Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate. Art. 26, comma 2 . "I comuni assicurano, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio, modalità di trasporto individuali per le persone handicappate non in grado di servirsi dei mezzi pubblici"</p> <p>DPR n° 503 DEL 24/07/1996</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Operatori del noleggio-taxi
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
<p>Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile)</p> <p>Fondi Comunali</p>	<p>I costi esterni del servizio (rimborsi agli operatori NCC-taxi) sono stimati in 13.200 euro/anno se limitato ai residenti , in ulteriori 40.000 euro/anno se esteso ai turisti</p> <p>I costi interni alla Amm.ne sono relativi a: individuazione degli aventi diritto, svolgimento della gara d'appalto; gestione dei rimborsi agli operatori che realizzano il trasporto in convenzione.</p>
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Definizione degli aventi diritto sulla base di archivi del Comune e delle USL.</p> <p>Definizione del budget annuo.</p> <p>Individuazione del canale di finanziamento.</p> <p>Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio (realizzazione dei "buoni trasporto", attivazione convenzione con operatori del noleggio e definizione procedure del loro rimborso sulla base dei "buoni" consegnati).</p>	<p>Questo intervento ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Definizione degli aventi diritto ed individuazione del possibile canale di finanziamento: 2 mesi</p> <p>Gara di appalto : 3 mesi</p> <p>Anno previsto di inizio del servizio: 2012</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Nessuna

SCHEMA OPERATIVA N° 4									
<i>Indicatori di valutazione</i>									
Indicatore di valutazione	Definizione / U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Costo servizio di trasporto per utenti a mobilità ridotta (residenti)</i>	€/pax	0	2012	0	2012	8		Comune	SI
			2015	0	2015	8			
			2020	0	2020	8			
<i>Numero aventi diritto (residenti)</i>	n°	0	2012	0	2012	3		Comune	SI
			2015	0	2015	3			
			2020	0	2020	3			
<i>Numero buoni/anno utilizzati (residenti)</i>	n°	0	2012	0	2012	1650		Comune	SI
			2015	0	2015	1650			
			2020	0	2020	1650			
<i>Totale erogazione/anno (residenti)</i>	buoni/anno x valore buono	0	2012	0	2012	13200		Comune	SI
			2015	0	2015	13200			
			2020	0	2020	13200			
Raccomandazioni per l'implementazione									
<p>Si è sconsigliato di implementare uno specifico servizio di trasporto con pulmini attrezzati in quanto il costo di esercizio per passeggero trasportato ammonterebbe, vista l'esiguità della domanda, a ben oltre il costo di 15/20 euro che si ha nei servizi similari già in essere nelle aree urbane italiane.</p> <p>Valutare impegno economico e modalità di estensione del servizio ai turisti diversamente abili.</p>									
Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi al bando di gara									
<p>-natura e oggetto del contratto (oggetto, corrispettivo, durata)</p> <p>-svolgimento del servizio (obblighi del Concessionario, obblighi a carico del Concedente, attività di controllo e sorveglianza, verifica e controllo)</p> <p>-norme generali e condizioni contrattuali (garanzie e responsabilità, penalità, risoluzione del contratto)</p> <p>-modalità e tempistica dei flussi finanziari tra il Concedente ed il Concessionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli obblighi di contabilizzazione dei "buoni taxi" introitati per l'effettuazione dei servizi; • la cadenza, i tempi e le modalità dei versamenti di corresponsione al gestore dei "buoni taxi" da parte del Concedente; • le more e le penali in caso di ritardi; 									

**TAB. 4.3.1-5: Scheda piano operativo SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO PER
LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE, AMBIENTALE-PAESAGGISTICO,
ENOGASTRONOMICICO**

SCHEDA OPERATIVA N° 5	
LINEA D'AZIONE 3: Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico rispetto agli standard di qualità definiti (intensità del servizio, tipologia dei mezzi, tipo di utente.....)	
Misura di intervento 3.2: Sviluppo di servizi dedicati turistici/city center e/o litoranei	
Misura operativa 3.2.1: Incentivazione di servizi di trasporto collettivo per accedere a luoghi di particolare interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico, anche su prenotazione da attivarsi come iniziativa tra privati in forma di consorzio tra strutture turistico-alberghiero e noleggiatori.	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
Descrizione	
<p>Le strutture turistico-alberghiere ed i noleggiatori (provvisi di licenze di Noleggio con Conducente) propongono in forma coordinata (probabilmente da attivarsi come iniziativa in forma consortile tra questi operatori) servizi di trasporto con pulmini (9 posti) per le località più interessanti. L'utente si rivolge (direttamente o telefonicamente) per l'iscrizione ad una delle strutture sopra indicate o all'ufficio turistico o ad un centro apposito. Può essere anche attivata una prenotazione telefonica "in tempo reale" (con un anticipo da fissare) dell'escursione. Il centro organizzativo assegna la domanda allo specifico operatore che ha in carico lo specifico servizio.</p> <p>Questo servizio è completamente gestito da privati: loro sono la pubblicità, l'offerta, l'organizzazione dei servizi, i mezzi, gli introiti. Il Comune fa solo da promotore della iniziativa fornendo da un lato le informazioni sulla domanda potenziale e dall'altro le licenze NCC a chi ne fa richiesta.</p> <p>Per quanto riguarda la domanda potenziale, va sottolineato che a questa tipologia di servizi è interessato l'84% dei turisti, come emerso dall'indagine campione realizzata. Con questo grado di interesse e considerando che la presenza turistica giornaliera nel periodo centrale di Agosto è stimata in 8000 unità e circa la metà negli altri periodi estivi, è evidente come l'ammontare degli utenti di questi servizi possa essere rilevante, se l'offerta sarà capace di strutturarsi opportunamente.</p> <p>Infatti applicando l'84% al totale di circa 160.000 turisti complessivi e prudentemente assumendo solo una gita per turista durante la sua permanenza si avrebbe una utenza di 134.000 unità su tutto l'arco estivo e quindi circa 22.000 servizi.</p> <p>Il numero medio di pulmini (o pulmini/auto/fuoristrada) necessario a supportare tutta questa domanda potenziale è quantificabile in almeno 60 unità. Infatti assumendo un carico medio di 6 persone/mezzo e che ciascun mezzo faccia 2-3 servizi al giorno (si ipotizza 2 se il servizio è verso luoghi di interesse culturale-enogastronomico, 3 o più se verso zone balneari, fra cui quelle non accessibili con il mezzo pubblico per servire le 1100 persone/giorno medie, assumendo una permanenza media di una settimana, occorrerebbero almeno 60 mezzi (probabilmente almeno 70 nel periodo di punta di Agosto).</p> <p>Il successo di questa iniziativa oltre il beneficio di una maggiore accessibilità a luoghi di interesse ha anche un <u>beneficio ambientale</u>, in quanto una quota di questi turisti già visita col mezzo proprio questi siti e quindi non lo utilizzerebbe più. Dal momento che circa il 42% dei turisti utilizza per spostarsi sull'isola un mezzo individuale, in prima approssimazione si può assumere che il risparmio di percorrenza del mezzo individuale (ipotizzando una occupazione di 1,7 passeggeri/mezzo ed una percorrenza di 20 km/mezzo) sia mediamente di 13000 km/giorno e quindi circa 1.500.000 km sull'arco estivo (suddiviso equamente fra auto e moto).</p> <p>Si ipotizza un processo di crescita del servizio nel tempo, dovuto ad una possibile non immediata aggregazione di tutti gli operatori potenzialmente interessati. Si assume che all'inizio il servizio abbia una potenzialità limitata a poco più di un terzo di quella prevista e nel medio termine raggiunga la piena potenzialità.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Migliorare l'accessibilità ai luoghi di interesse dell'isola	Aumentare la conoscenza dei luoghi di interesse Eliminare le problematiche dell'uso del mezzo individuale sulla rete secondaria dell'isola
Interventi correlati	

<p>Misura di intervento 13.1: Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni</p> <p>Misura operativa 3.3.1: Introduzione di un servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta (per reddito, per mancanza di mezzo proprio, per diversa abilità) su prenotazione, da attivarsi tramite convenzione con il servizio taxi o i noleggiatori.</p>	
Risultati attesi	
Migliorare l'accessibilità alle località di interesse ambientale e culturale e la fruizione dei servizi da parte dei turisti	
Diminuire l'uso del mezzo individuale	
Riferimenti normativi	
Nessuno	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente privato (struttura consortile turistica)	Operatori del noleggio; Strutture turistico alberghiere Comune di Favignana
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
<p>Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia)</p> <p>Fondi Regionali/Comunali</p>	<p>Per quanto riguarda il servizio "privato" l'impegno del Comune è limitato solo alla promozione dell'iniziativa presso gli operatori privati ,al fornire loro informazioni su possibili canali di finanziamento, all'erogare le licenze NCC.</p> <p>I costi a carico dell'organizzazione privata relativi alla fase preparatoria ed all'implementazione è prevista in 50.000 euro</p> <p>I costi di gestione (pubblicità , call center, rapporto organizzativo ed economico con gli operatori) ammontano a 60.000 euro/anno.</p>
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Intervento del Comune presso gli operatori interessati per promuovere il servizio.</p> <p>Definizione delle procedure di gestione del servizio (da parte del gruppo di operatori interessati).</p> <p>Individuazione del possibile canale di finanziamento (da parte del gruppo di operatori interessati , con l'eventuale supporto del Comune)</p> <p>Erogazione da parte del Comune di licenze NCC agli operatori che ne fanno richiesta.</p> <p>Implementazione del servizio.</p>	<p>Fase preparatoria, fino alla erogazione delle licenze: 6 mesi .</p> <p>Implementazione del servizio : 6 mesi</p> <p>Anno previsto di inizio del servizio: 2012</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Nessuna

SCHEDA OPERATIVA N° 5
Indicatori di valutazione

Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
			2012	0	2012				
<i>Numero di servizi realizzati</i>	n°	0	2012	0	2012	7.000		Struttura organizzativa privata	SI
			2015	0	2015	22.000			
			2020	0	2020	22.000			
<i>Passeggeri annui trasportati</i>	n°	0	2012	0	2012	44.600		Struttura organizzativa privata	SI
			2015	0	2015	134.000			
			2020	0	2020	134.000			

Raccomandazioni per l'implementazione

L'Amm.ne deve attivare una efficace comunicazione nei confronti dei turisti sull'esistenza di questi servizi.
 Il gruppo degli operatori coinvolti in forma coordinata o la struttura organizzativa da questi implementata devono realizzare azioni di marketing rivolto alle strutture di ricettività turistica .

TAB. 4.3.1-6: Scheda piano operativo GERARCHIZZAZIONE STRADALE

SCHEDA OPERATIVA N° 6	
LINEA D'AZIONE 2: Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile	
Misura di intervento 2.3: <i>Gerarchizzazione della rete stradale e riorganizzazione della circolazione</i>	
Misura operativa 2.3.1: Individuazione:	
<p>- della rete principale nella quale:</p> <ul style="list-style-type: none"> . individuare una nuova viabilità per il traffico di scambio nel medio-lungo termine; . garantire il deflusso del traffico di attraversamento anche attraverso l'eliminazione della sosta su carreggiata; . individuare i punti singolari ove, a fronte di un traffico di scambio, si hanno caratteristiche geometrico-compositive inadeguate alle utenze da servire; <p>- della rete locale in cui imporre condizione circolatorie atte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> . garantire la sicurezza delle utenze deboli soprattutto pedoni e ciclisti; . disincentivare l'avvicinamento di traffico improprio all'area centrale della città storica; <p>definendo anche le strade a destinazione particolare (AP e ZTL).</p>	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
Metodologia di approccio	
<p><i>"Uno dei fattori che in misura significativa incide sulla sicurezza è la percezione da parte dell'utente del rischio di incidentalità. Quest'ultima è strettamente legata alla leggibilità dell'infrastruttura, ovvero, all'assunzione da parte del guidatore del comportamento di guida più "sicuro" relativamente alla infrastruttura utilizzata. Per il conseguimento di tale obiettivo il primo passo è rappresentato dalla gerarchizzazione funzionale dei rami stradali, vale a dire la definizione delle funzioni cui è destinato ciascun elemento, seguito dall'attuazione di interventi consistenti o nell'adeguamento delle caratteristiche delle strade per rispondere alle funzioni richieste oppure in provvedimenti tendenti a modificare la loro funzione, adeguandola alle caratteristiche esistenti". (da le Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana emessa dal Ministero delle Infrastrutture il 18/08/2001). Dunque, come esplicitamente indicato in tutti i documenti di indirizzo. la definizione della classifica funzionale dei tronchi della rete urbana è l'attività propedeutica ad ogni ulteriore scelta progettuale. Ciò premesso per effettuare una corretta classifica dei tronchi stradali è necessario conoscere:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • le caratteristiche geometrico-compositive di ogni tronco: <ul style="list-style-type: none"> ○ la larghezza del canale stradale, della piattaforma, del marciapiede; • l'organizzazione della sosta e della circolazione in ogni tratta; • la tipologia del traffico che interessa i vari tronchi: <ul style="list-style-type: none"> ○ traffico principale di transito, di scambio, di distribuzione, ○ traffico locale; <p>La scelta delle diverse classi per ciascun ramo stradale avviene principalmente attraverso interventi di progetto che permettono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'adeguamento delle caratteristiche compositive di ciascuna tratta alla funzione assegnata; - l'adeguamento della funzione svolta da ciascuna tratta alle sue caratteristiche attuali; <p>Ciò sancisce il concetto che è possibile, in fase transitoria, attribuire ad un tronco un ruolo superiore alla sue caratteristiche compositive, solo se realisticamente esistono le condizioni per un suo adeguamento agli standard previsti dal D.M. 5/11/2001, per la tipologia di funzione assegnatagli. Pertanto in tutte le situazioni in cui l'adeguamento di una strada alle funzioni attualmente svolte, comporti azioni difficilmente attuabili (come l'esproprio di un immobile in area urbana), è doveroso modificare immediatamente la sua funzione ad una classe più bassa, intervenendo sulla disciplina della circolazione e sulla tipologia del traffico ammesso o, nella impossibilità di attuare tali azioni, prevedere opportuni interventi di messa in sicurezza.</p> <p>Tutti i tronchi stradali della rete locale che non raggiungono le caratteristiche geometriche individuate come standard minimi dal D.M. 5/11/2001 vengono classificati dalla stessa normativa <i>strade locali a destinazione particolare</i>; nelle quali la coesistenza in sicurezza tra le diverse modalità di trasporto non viene perseguita mediante una divisione netta degli spazi dedicati alle diverse utenze; ma attraverso soluzioni di tipo compostivi-architettonico e interventi di gestione della circolazione che favoriscono la mobilità pedonale e proteggono le cosiddette utenze deboli; quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - istituzione di area pedonale; - istituzione di zona a traffico limitato, - istituzione di zona residenziale, - istituzione di zone 30. 	
Descrizione	
L'attuale consistenza della rete stradale impone, sia per il traffico di scambio che per il trasporto pubblico, l'utilizzo di tratte stradali con caratteristiche geometrico-compositive spesso inadeguate alla funzione svolta, poichè il canale stradale presenta una larghezza inferiore agli standard minimi previsti dalla normativa vigente.; ciò avviene attualmente negli itinerari di attraversamento	

SCHEDA OPERATIVA N° 6

principale e/o di attestamento al centro abitato dove la convivenza delle diverse tipologie di traffico risulta al di sotto dei limiti di sicurezza.

Nel breve termine risulta necessario, dunque, attribuire un ruolo alla attuale viabilità in funzione del traffico che deve assorbire e va contestualmente perseguito l'innalzamento della sicurezza per la circolazione veicolare e per le utenze deboli nei punti singolari della rete non conformi al D.M. del 2001.

Nella FIG. 4.1.2 viene ipotizzata una prima gerarchizzazione tra rete principale e rete locale in prossimità del nucleo urbano sulla base dell'uso attuale della viabilità.

Nell'area urbana la **rete principale** è costituita principalmente dalla viabilità tangenziale, mentre nella **rete locale**, rappresentata dalla restante viabilità, vengono classificate strade a destinazione particolare ricadenti principalmente nella ZTL ed Area Pedonale; Nell'area extraurbana la rete stradale ha caratteristiche afferenti alla classe 'strade locali extraurbane comunali' con numerose tratte riconducibili a strade vicinali; nelle quali si riscontra una sezione stradale al di sotto degli standard minimi di legge (vedi interventi previsti sulla viabilità).

L'ampliamento dell'area pedonale, l'istituzione di ZTL e di sosta a pagamento, la realizzazione di un' area di sosta temporanea di adeguata capacità in attestamento al porto sono interventi che consentono di avere, anche nella viabilità locale, un canale stradale interessato principalmente alla circolazione e libero dalla sosta.

La gerarchizzazione funzionale della rete stradale è formalizzata da un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), secondo le Direttive per la Redazione, Adozione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico (ex art. 36 D.Lgs. 285/92); questo strumento fornisce anche il Regolamento Viario, che definisce la disciplina d'uso di ogni elemento della viabilità classificata.

Obiettivi

Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Ridurre i costi sociali del trasporto	Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto. Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)

Interventi correlati

Misura operativa 2.4.1: Istituzione di Area Pedonale nel Centro Storico

Misura operativa 2.5.1: Introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico con vincolo di Zona Residenziale in tutte le strade prive di marciapiede.

Misura operativa 2.6.1: Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento:

- della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto (in particolare quella tangenziale/circonvallatoria);
- degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove è istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di circonvallazione.

Risultati attesi

Allontanamento del traffico di scambio e dei mezzi pesanti dal nucleo urbano storico.

Razionalizzare gli effetti indotti dalla disomogeneità della rete tra tratte nuove o in adeguamento e tratte strette ai fini della sicurezza stradale almeno (ad esempio distinguendo tramite porte di ingresso la viabilità locale ad uso speciale (AP+ZTL), soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuito la funzione di circonvallazione).

Riferimenti normativi

Nuovo Codice della Strada

Direttive per la Redazione, Adozione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico (ex art. 36 D.Lgs. 285/92);

Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici il 18/08/2001;

Norme funzionali e geometriche per la Costruzione delle Strade (D.M. 5/11/2001) e successive modifiche (D.M. 22/04/2004)

Elementi chiave

Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Residenti
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Ministeriali per la Sicurezza Stradale (4°e 5° Programmi poliennali di attuazione del PNSS)	20.000 per redazione PGU (se realizzato da Progettista Esterno)
Fondi Comunali	
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione

SCHEDA OPERATIVA N° 6	
Delibera Giunta/Consiglio per la redazione del PGTU Redazione del Piano Generale del Traffico Urbano da parte degli Uffici Tecnici oppure di un Progettista Esterno.	Fase preparatoria alla redazione del PGTU (delibera, individuazione Progettista, contratto) : 3 mesi Redazione PGTU: 5 mesi Anno previsto di realizzazione del PGTU: 2012
<i>Rappresentazione cartografica intervento</i>	Vedi figure allegate

SCHEMA OPERATIVA N° 6									
<i>Indicatori di valutazione</i>									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Estensione della rete viaria urbana</i>	km	15,0	2012	15	2012	15		PROGETTO	SI
			2015	15	2015	15			
			2020	15	2020	15			
<i>Estensione della rete viaria extraurbana</i>	km	47,3	2012	47,3	2012	47,3		PROGETTO	SI
			2015	47,3	2015	47,3			
			2020	47,3	2020	47,3			
<i>Congestione/ saturazione della rete</i>	km	0	2012		2012	0		MODELLO DI SIMULAZIONE	SI
	Vetture X km	0	2015		2015	0			
	Vetture X tempo	0	2020		2020	0			
<i>Area pedonale</i>	km	1,04 (stagionale)	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	1,7 (stagionale)			
			2020		2020				
<i>Zona a Traffico Limitato</i>	km	0	2012		2012			PROGETTO	SI
		0	2015		2015	2,7 (stagionale)			
		0	2020		2020	2,7 (stagionale)			
<i>Raccomandazioni per l'implementazione</i>									
Nessuna specifica.									

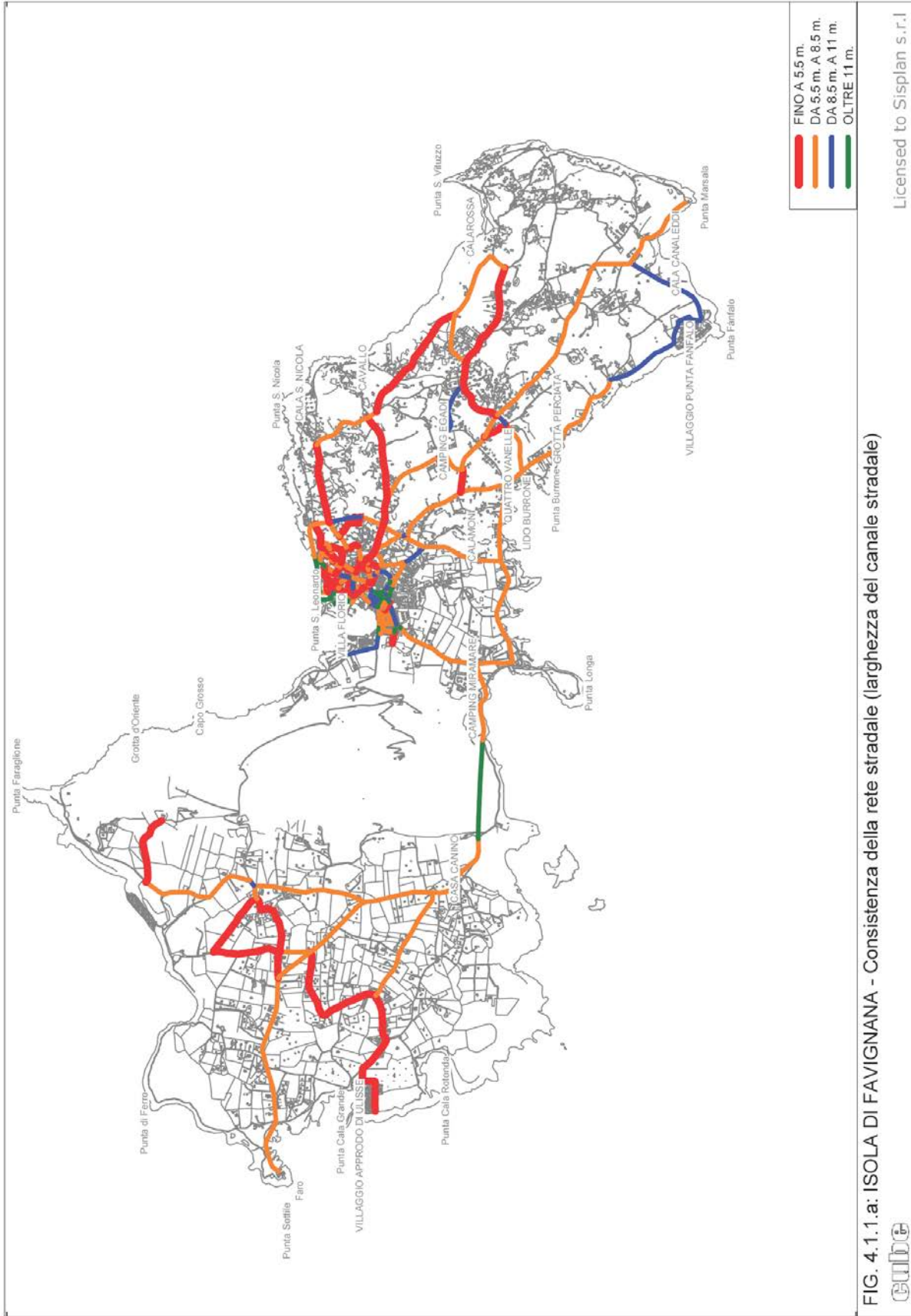


FIG. 4.1.1.a: ISOLA DI FAVIGNANA - Consistenza della rete stradale (larghezza del canale stradale)

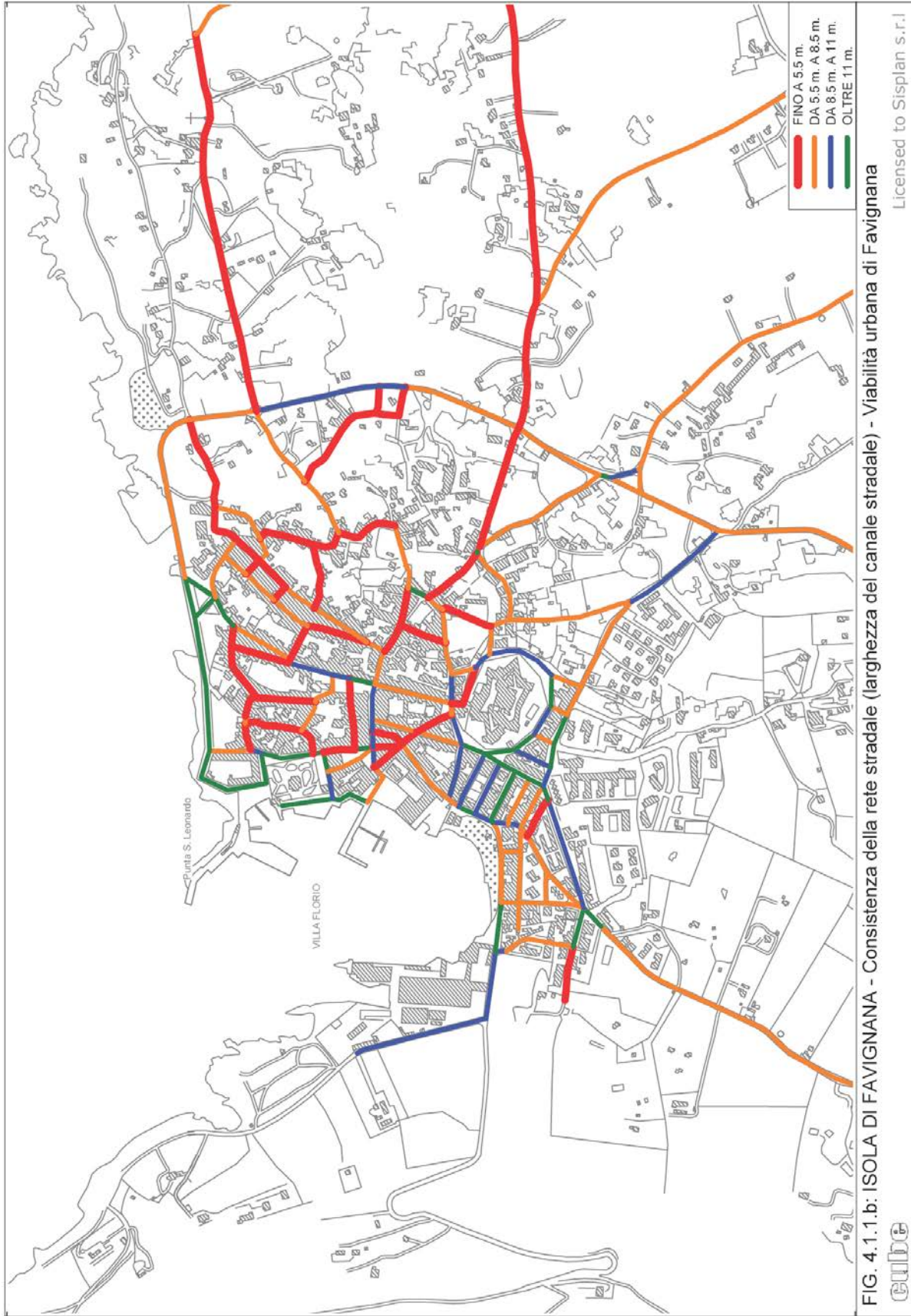
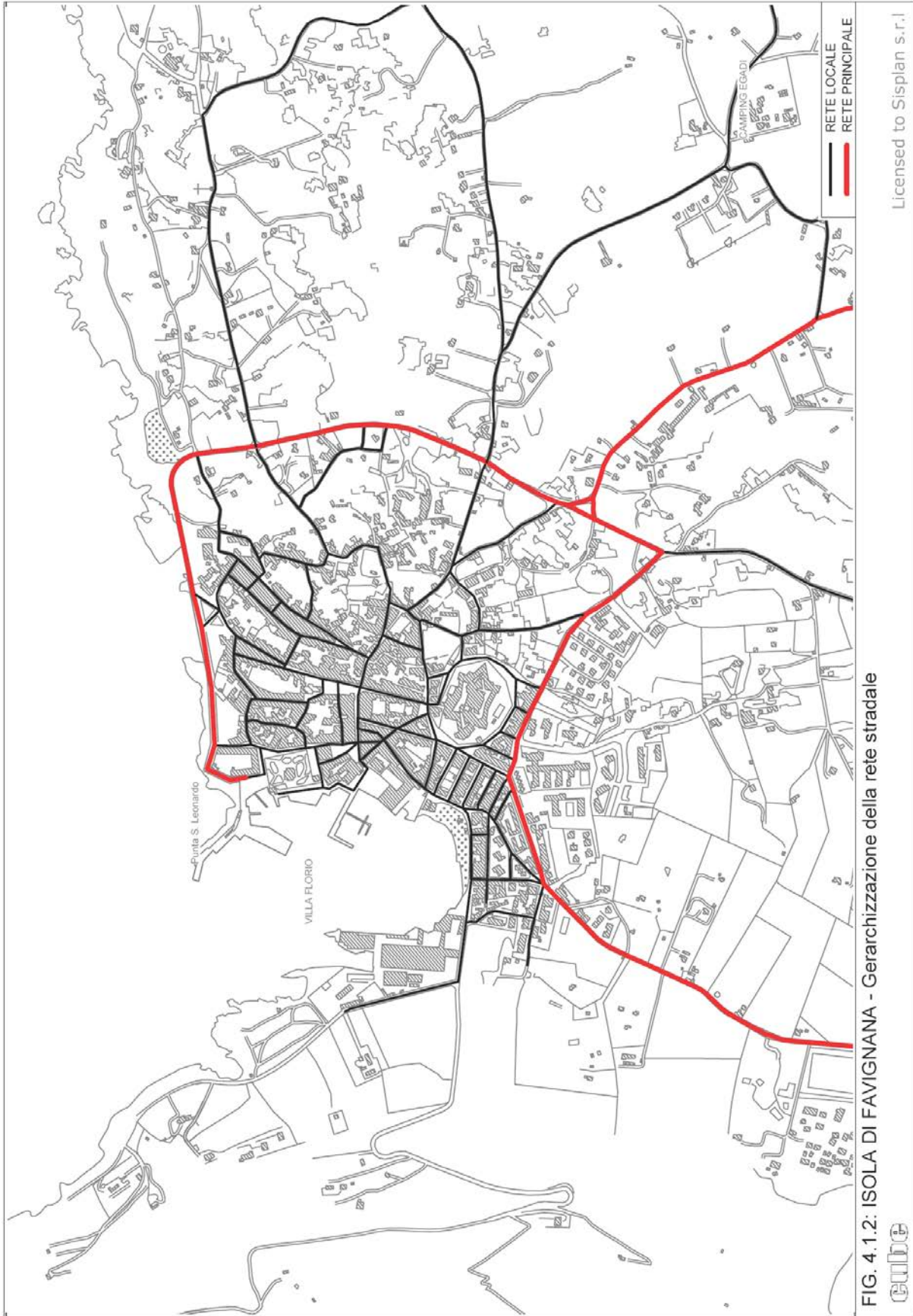


FIG. 4.1.1.b: ISOLA DI FAVIGNANA - Consistenza della rete stradale (larghezza del canale stradale) - Viabilità urbana di Favignana

cube

Licensed to Sisplan s.r.l.



TAB. 4.3.1-7: Scheda piano operativo AREA PEDONALE

SCHEDA OPERATIVA N° 7	
LINEA D'AZIONE 2: Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile	
Misura di intervento 2..4: <i>Aree Pedonali (AP), Zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe ad esempio ai residenti che dispongono di un posto auto proprio che non dovrà essere su strada, o ai disabili, ecc</i>	
Misura operativa 2.4.1: Istituzione di Area Pedonale nel Centro Storico.	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>Attualmente durante i mesi estivi viene istituita ad Area Pedonale piazza Europa, piazza Matrice e le vie che le collegano (via Volta, via Pacinotti, via Marconi, via Magellano, via Gregorio, via Matteotti, via Fardella, via Alfieri, via Lungomare Duilio, via Pascoli, via Manzoni. Si propone un leggero ampliamento dell'attuale zona pedonalizzata, comprendendo anche via Mazzini, via Roma (da Pz. Europa a Pz. Matrice), via Garibaldi (da via Roma a via Albanese) , via Calatafimi (da via Garibaldi a Pz. Castello) , via Nicotera</p> <p>L'intervento comporta installazione di nuova segnaletica, interventi di interdizione al traffico, eliminazione sosta, eventuale ridisegno architettura stradale di riqualificazione a favore della pedonalizzazione.</p> <p>Questo intervento consente una diminuzione del traffico nell'area più centrale, con ovvii benefici ambientali.</p> <p>Con anche l'introduzione della ZTL il nuovo assetto circolatorio si avrà un aumento della percorrenza ma una diminuzione del tempo di viaggio ed un aumento della velocità media. La rete stradale non è già attualmente in condizione di saturazione e quindi la somma degli interventi non modificherà apprezzabilmente questo aspetto.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Ridurre i costi sociali del trasporto	Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto. Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)
Interventi correlati	
<p>Misura operativa 2.6.1: Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto (in particolare quella tangenziale/circonvallatoria); - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove e' istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di circonvallazione. <p>Misura operativa 5.2.1: Introduzione di sosta a rotazione nelle aree a sosta libera dove e' presente un alto indice di rotazione.</p>	
Risultati attesi	
<p>Allontanamento del traffico di scambio e dei mezzi pesanti dal nucleo urbano storico.</p> <p>Interdizione dell'accesso veicolare all'area di maggior pregio del centro storico.</p> <p>Protezione delle utenze deboli.</p>	
Riferimenti normativi	
<p>Nuovo Codice della Strada</p> <p>Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici il 18/08/2001</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Residenti/Turisti Polizia Locale (controllo rispetto prescrizione).
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
<p>Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia)</p> <p>Fondi Statali (Fondo di Sviluppo delle Isole Minori)</p> <p>Fondi Comunali</p>	2.000 euro per la segnaletica

Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Progetto esecutivo da parte degli Uffici Tecnici Comunali</p> <p>Delibera Giunta/Consiglio Ordinanza Polizia Municipale</p> <p>Realizzazione della segnaletica come da NCDS da parte di Operatori del Comune o di Ditta esterna</p>	<p>La realizzazione della AP ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Progetto esecutivo: 2 mesi</p> <p>Predisposizione documenti per gara: 3 mesi</p> <p>Eventuale gara di appalto: 3 mesi</p> <p>Anno previsto di entrata in funzione Area Pedonale: 2012</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figura allegata

SCHEMA OPERATIVA N° 7									
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/ trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Congestione/saturazione della rete	km	0	2012	0	2012	0		MODELLO DI SIMULAZIONE	SI
	vettorexkm	0	2015	0	2015	0			
	vettorextempo	0	2020	0	2020	0			
Area pedonale	km	1,04 (stagionale)	2012		2012	1,7 (stagionale)		PROGETTO	SI
			2015		2015				
			2020		2020				
Area pedonale	km/abitante	0,0003	2012		2012	0,0005		PROGETTO/STATO	SI
			2015		2015				
			2020		2020				
Area pedonale	km/presenze turistiche	0,0001	2012		2012	0,0002		PROGETTO/APPALTO	SI
			2015		2015				
			2020		2020				
Raccomandazioni per l'implementazione									
Gli interventi normativi (limitazione della circolazione) dovrebbe essere accompagnati da interventi infrastrutturali seppur leggeri di ridisegno delle sedi stradali e degli spazi pubblici, anche per poter accedere ai finanziamenti europei.									
Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi all'eventuale bando di gara									
Non ci sono elementi significativi, in quanto si ipotizza di utilizzare le attuali procedure di appalto lavori da parte del Comune.									

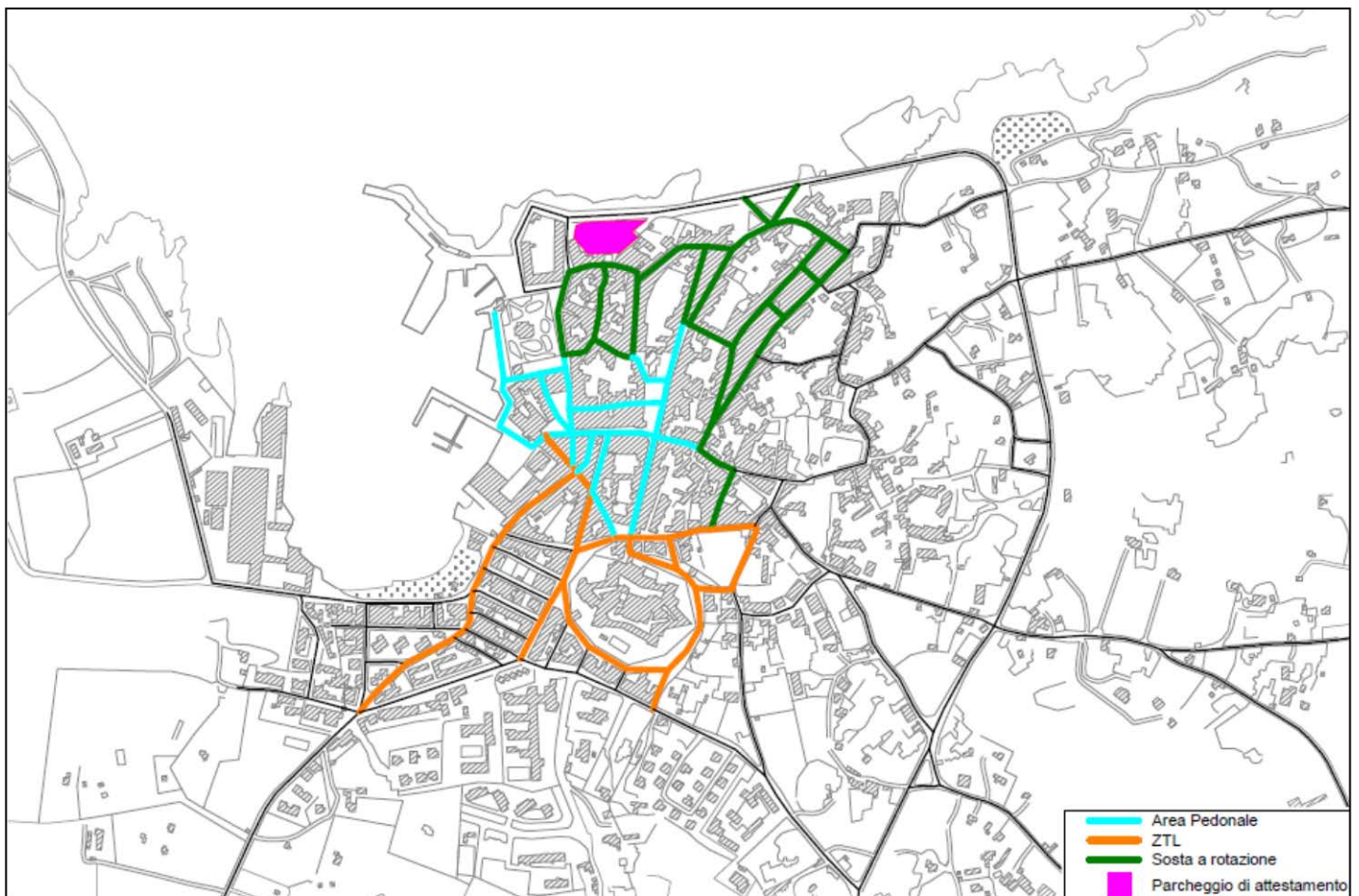


FIG. 2: ISOLA DI FAVIGNANA - Progetto circolazione e sosta

TAB. 4.3.1-8: Scheda *piano operativo* RECUPERO E VALORIZZAZIONE DELLA RETE DEI SENTIERI AD USO CICLO-PEDONALE

SCHEDA OPERATIVA N° 8	
LINEA D'AZIONE 4: Standard progettuali per i percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce (greenways)	
Misura di intervento 4.1: <i>Infrastrutture e gestione di percorsi e servizi di mobilità ciclopedonale e mobilità dolce (greenways)</i>	
Misura operativa 4.1.1: Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>Una offerta di servizi per una "mobilità dolce" e per una migliore accessibilità ai luoghi di valenza paesaggistica e culturale, passa attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> -la predisposizione di una mappa degli itinerari percorribili a piedi e con bici/mountain byke -la realizzazione di attrezzature per potere fruire di questi itinerari (punti di noleggio bici all'inizio degli itinerari) -la realizzazione di fermate del TPL in corrispondenza dei punti di accesso degli itinerari (qualora non già presenti) -l'inserimento dei punti di accesso degli itinerari fra i siti di interesse verso cui offrire servizi di trasporto da parte degli operatori privati del NCC. <p>Essendo l'isola piatta e quindi con una rete stradale già adeguatamente estesa , quasi tutte le sue località più significative sono già soddisfacentemente raggiungibili. Rispetto ad altre isole la rete dei sentieri e stadi campestri è perciò limitata (vedi figura allegata) ; infatti l'isola ha una dotazione di 5 km di sentieri (in verde) e 6 km di strade campestri (in giallo). Gli itinerari che possono definirsi sono soprattutto verso siti di interesse all'interno.</p> <p>Dall'esame del territorio si propongono 4 itinerari (si veda fig e descrizione allegata) della lunghezza complessiva di 3,2 km. Questi itinerari sono tutti percorribili a piedi.</p> <p>I sopralluoghi effettuati evidenziano che gli itinerari totalmente o quasi ciclabili (quindi con una larghezza di circa 1,5-2 metri e con pendenze superabili) ammontano a 2,2km, di cui :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,2 km hanno un fondo già abbastanza buono e quindi il costo di sistemazione è più contenuto (30.000 euro/km) - 1,0 km hanno un fondo accidentato che necessita di un intervento di sistemazione significativo (50.000 euro/km) <p>per un totale di circa 90.000 euro</p> <p>I costi indicati sono per predisporre dei sentieri in terra battuta sufficientemente livellati e quindi utilizzabili abbastanza agevolmente. Qualora si volessero pavimentare in macadam all'acqua , con additivo a base resina, e rullatura meccanica , i costi unitari precedenti andrebbero di massima triplicati.</p> <p>Il processo di realizzazione di percorsi ciclabili si svilupperà per fasi successive , partendo nel breve termine con gli itinerari prioritari che sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> -gli itinerari che possono essere solo pedonali (numero 4, 1 km) , in quanto non hanno sostanzialmente necessità di investimenti , a parte qualche segnaletica direzionale all'inizio e lungo il percorso e qualche cartellone descrittivo dei punti di interesse incontrati lungo il percorso -gli itinerari 1 e 2 , che possono essere resi ciclabili con costi contenuti 	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente diminuendo l'utilizzo di mezzi privati motorizzati.	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Migliorare la mobilità "dolce"	Innalzare la sicurezza della mobilità
Interventi correlati	
Misura di intervento 13.1: Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni	
Risultati attesi	

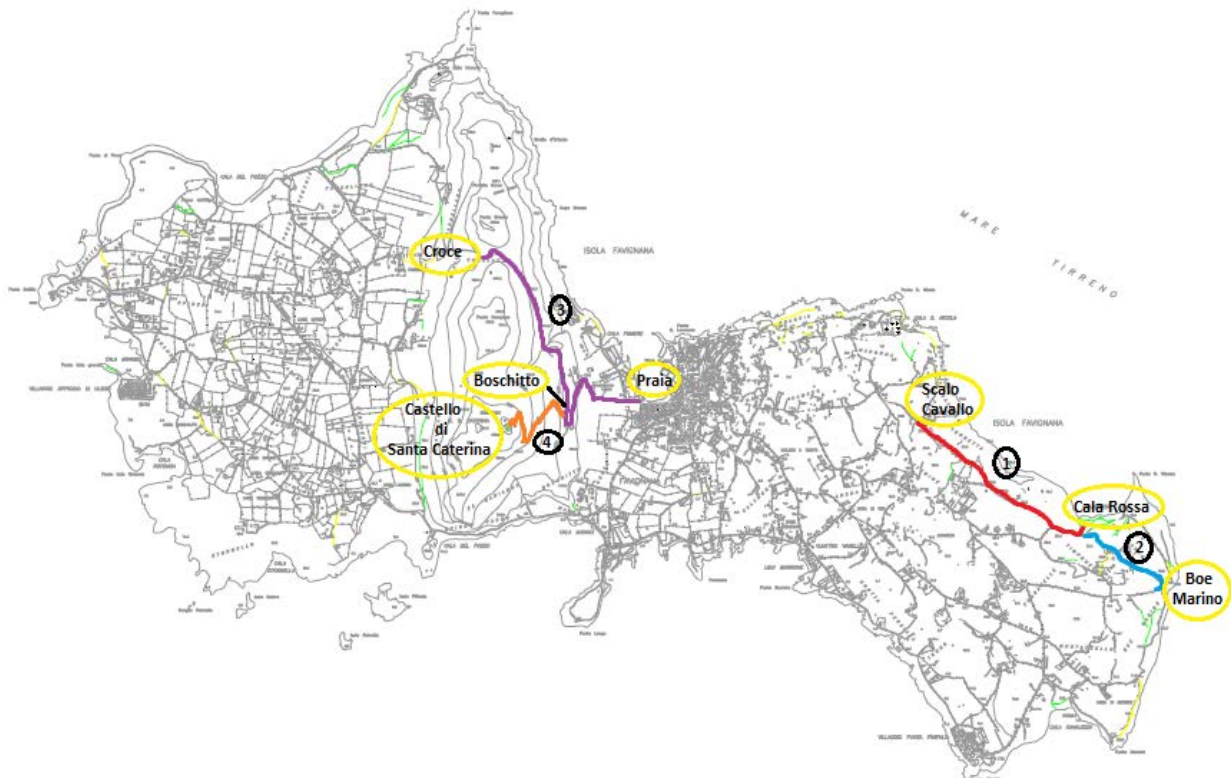
<p>Minore utilizzo di mezzi privati motorizzati. Aumento della accessibilità nell'isola con sistemi di mobilità dolce.</p>	
Riferimenti normativi	
<p>Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica, Legge n. 366 del 19/10/1998.</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Associazioni turistico-alberghiere/Sponsor privati
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
<p>Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia)</p> <p>Fondi Comunali</p>	90.000 euro
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Individuazione del canale di finanziamento.</p> <p>Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche.</p> <p>Delibera Giunta/Consiglio per l'appalto.</p> <p>Gara di appalto per la realizzazione dell'intervento.</p>	<p>La realizzazione degli itinerari prioritari ha "priorità 1", cioè realizzabile a breve termine (schematicamente indicato come 2012), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Predisposizione documenti per gara: 3 mesi</p> <p>Eventuale gara di appalto: 3 mesi</p> <p>Anno previsto di termine degli itinerari :2012</p> <p>Gli altri itinerari hanno priorità due quindi completabili per il medio termine (schematicamente indicato come 2015). Le attività elementari sono le medesime.</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figure allegate

SCHEDA OPERATIVA N° 8
Indicatori di valutazione

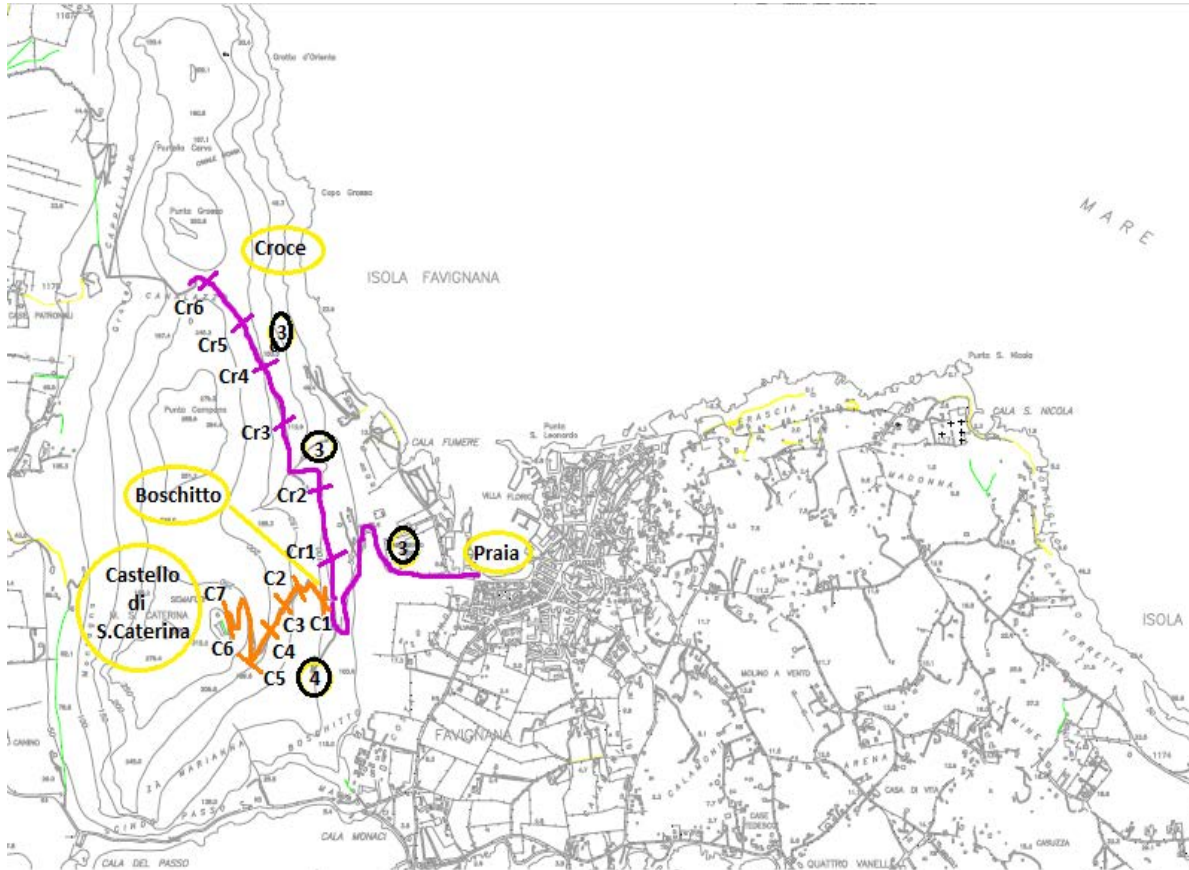
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Estensione percorsi ciclo-pedonali</i>	km	5 (sentieri pedonali e ciclabili non sistemati)	2012		2012	3,2 pedonali (di cui 1.5 ciclabili)		PROGETTO	SI
			2015		2015	3,2 pedonali (di cui 2.2 ciclabili)			
			2020		2020	3,2 pedonali (di cui 2.2 ciclabili)			

Raccomandazioni per l'implementazione

La realizzazione di infrastrutture al servizio degli spostamenti ciclo-pedonali deve essere accompagnata da misure a favore della mobilità ciclabile più generali quali la diffusione dei parcheggi e depositi per le biciclette, punti di noleggio e di manutenzione/assistenza, la predisposizione di materiale informativo e divulgativo (mappe di percorsi ed itinerari).i



Lato Ovest



Lato Est



Itinerario 1

Colore:Rosso

Nome: Sentiero Cala Rossa

Percorso: da "Scalo Cavallo" a "Cala Rossa"

Tipologia: Storico, Geologico, Naturalistico, Balneare

Zone d'interesse: Zona di balneazione, Cave di Tufo

Larghezza: Da Buona a Sufficiente

Dislivelli: Sopportabili

Stato del fondo: Sterrato

Lunghezza: 1 km circa

Osservazioni: Da R1 a R3 è ciclabile – Da R4 a R6 è percorribile a piedi

Percorribilità in bici: SI già attualmente per quasi tutto il percorso; con interventi anche il tratto da R4 a R6

Foto:



Itinerario 2

Colore:Blu

Nome: Sentiero Boe Marino

Percorso: da "Cala Rossa" a "Boe Marino"

Tipologia: Storico, Geologico, Naturalistico, Balneare

Zone d'interesse: Cave e Scivoli per il tufo

Larghezza: Buona

Dislivelli: Sopportabili

Stato del fondo: Sterrato

Lunghezza: Circa 500 m

Osservazioni: Il sentiero non presenta difficoltà. Il terreno talvolta presenta delle leggere depressioni.

Percorribilità in bici: SI

Foto:



Itinerario 3

Colore: Viola

Nome: Sentiero Croce

Percorso: da "Praia" a "Croce"

Tipologia: Religioso, Naturalistico

Zone d'interesse: Panoramiche paese e isole di Levanzo e Marettimo.

Larghezza: Buona

Dislivelli: Sopportabili

Stato del fondo: Sterrato, Accidentato

Lunghezza: Circa 700 m

Osservazioni: Il sentiero presenta un fondo poco uniforme con numerose depressioni.

Percorribilità in bici: attualmente no, con interventi SI

Foto:



Itinerario 4

Colore: Arancione

Nome: Sentiero Castello di S.Caterina

Percorso: da "Boschitto" a "Castello di Santa Caterina"

Tipologia: Storico, Naturalistico

Zone d'interesse: Panorama che si può osservare dall'alto della cima dove è situato il Castello la cui struttura si può osservare da vicino.

Larghezza: Buona

Dislivelli: sopportabili, a parte qualche punto

Stato del fondo: Basolato

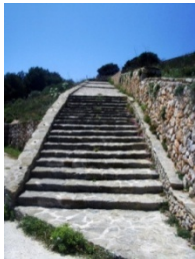
Lunghezza: 1km

Osservazioni: Il sentiero offre lungo il tragitto una serie di scalinate alternate a salite ripide. Il Castello non è visitabile, ma il sentiero è percorso molto dagli amanti del trekking che salgono volentieri per osservare da vicino il castello e ammirare il panorama.

Percorribilità in bici: NO

Foto:

C1



C2



C3



C4



C5



..C6



C7



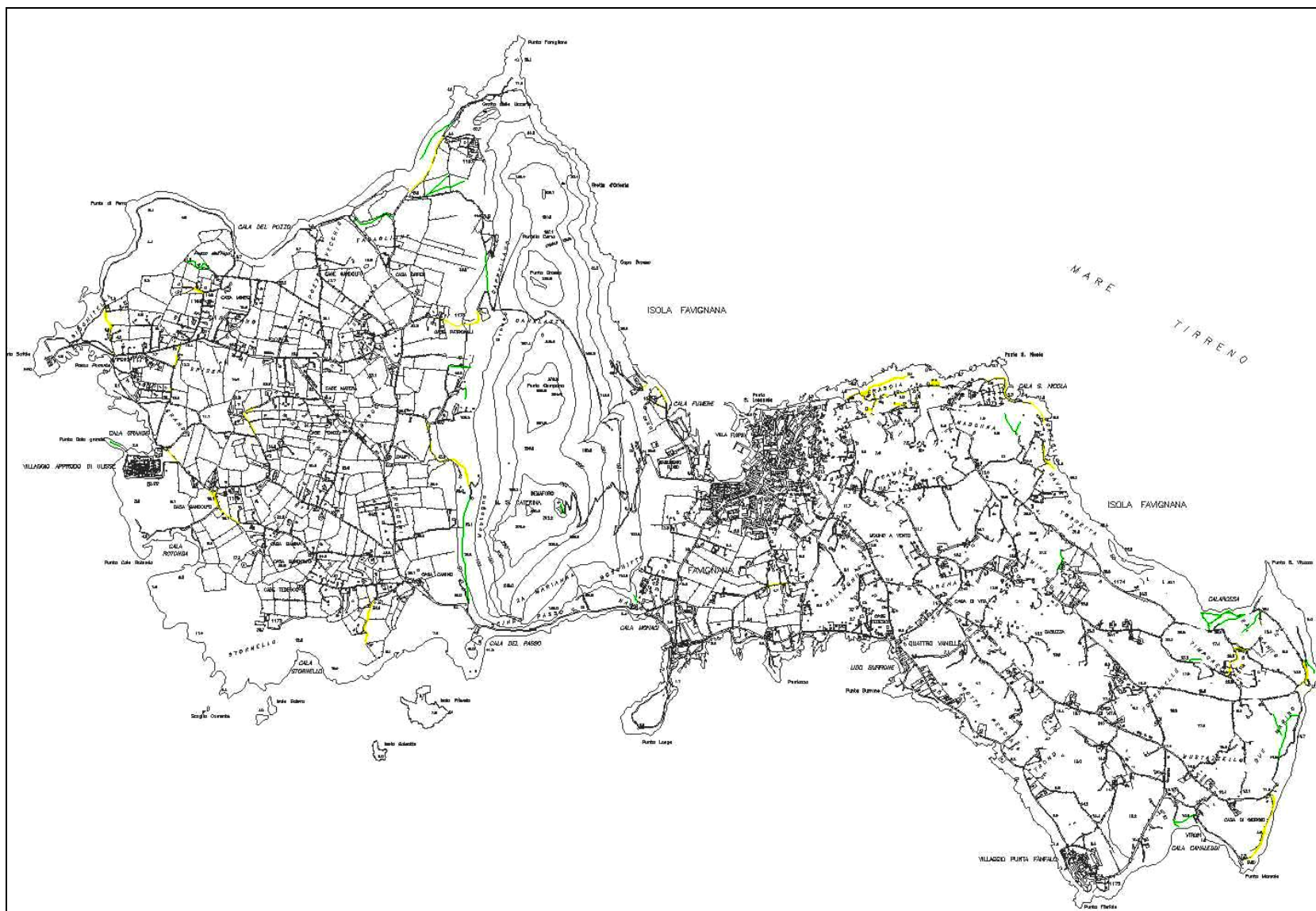


FIG. 4.1: ISOLA DI LAMPEDUSA - Sentieri pedonali e ciclabili e Strade campestri

TAB. 4.3.1-9: Scheda piano operativo ADEGUAMENTO GEOMETRICO-COMPOSITIVO DEL CANALE STRADALE

SCHEDA OPERATIVA N° 9	
LINEA D'AZIONE 2: Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile	
Misura di intervento 2.6: Zone 30, il traffico motorizzato non viene vietato, ma moderata la sua velocità (30 km/h). In questo modo si favoriscono gli spostamenti dei pedoni e dei ciclisti. La limitazione delle velocità può essere realizzata, non solo imponendo un limite di velocità, ma attraverso interventi di arredo urbano e di moderazione del traffico (traffic calming)	
Misura operativa 2.6.1: Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale alla funzione svolta	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
Metodologia di approccio	
<p>Questa misura costituisce la attuazione degli interventi sulla viabilità congruenti con la classificazione funzionale definita nella misura operativa 2.3.1 (scheda 6) in prima istanza definita dal Piano e da sistematizzare con con la Redazione del PGTU e l'annesso Regolamento Viario.</p> <p>La classificazione funzionale ha indicato la tipologia degli interventi di progetto , che devono permettere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'adeguamento delle caratteristiche compositive di ciascuna tratta alla funzione assegnata; oppure - l'adeguamento della funzione svolta da ciascuna tratta alle sue caratteristiche attuali; <p>La attuazione degli interventi avviene attraverso Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi del traffico, previsti dalla normativa di riferimento.</p> <p>Ad esempio va ricordato che per la rete principale , cioè la viabilità a servizio della mobilità motorizzata, in prima istanza le azioni possibili di adeguamento delle caratteristiche compositive alle funzioni svolte sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'abolizione della sosta o la riorganizzazione della carreggiata in modo tale da realizzare standard compositivi adeguati o un adeguamento della piattaforma con eventuale ristrutturazione del canale stradale. -il rafforzamento degli interventi regolatori o infrastrutturali per la difesa delle utenze deboli <p>Per la "rete locale" , cioè l'insieme di strade con funzione preminente di soddisfare le esigenze delle utenze deboli (pedoni e ciclisti) e della sosta veicolare, le azioni possibili sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di strade residenziali, dove può essere eliminata la distinzione tra carreggiata e marciapiedi, in favore di una riorganizzazione dello spazio stradale idoneo a garantire maggior sicurezza alle utenze deboli - zone a traffico limitato e "zone 30" (con una viabilità caratterizzata da caratteristiche compositive che inducono l'utenza a rispettare questo limite) <p>In quanto detto è evidente la protezione che deve essere data agli utenti deboli nella realizzazione degli interventi per l'attuazione della classificazione stradale. La presenza del marciapiede e la sua larghezza servono per valutare l'esposizione al rischio dei pedoni ed il livello di sicurezza delle utenze deboli ed i relativi interventi di contrasto ai rischi; tale esposizione aumenta in funzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della ridotta dimensione del marciapiede o addirittura della sua assenza - della tipologia e del volume del traffico transitante sulla adiacente piattaforma stradale. <p>La figura allegata descrive la situazione attuale della presenza o no dei marciapiedi, da tenere presente nella fase attuativa della presente misura.</p>	
Descrizione	
<p>Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto (in particolare quella tangenziale/circonvallatoria); - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove e' istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di circonvallazione. 	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
Ridurre i costi sociali del trasporto	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
	Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto. Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)

SCHEDA OPERATIVA N° 9	
Interventi correlati	
<p>Misura operativa 2.2.1: Realizzazione di una nuova arteria stradale con funzione di circonvallazione esterna</p> <p>Misura operativa 2.3.1: Individuazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della rete principale nella quale: <ul style="list-style-type: none"> . individuare gli itinerari per il traffico di scambio; . garantire il deflusso del traffico di attraversamento anche attraverso l'eliminazione della sosta su carreggiata; .individuare le tratte singolari ove necessitino interventi di messa in sicurezza per garantire la continuità della rete; - della rete locale in cui imporre condizione circolatorie atte a: <ul style="list-style-type: none"> . garantire la sicurezza delle utenze deboli soprattutto pedoni e ciclisti; . disincentivare l'avvicinamento di traffico improprio all'area centrale della città storica; <p>definendo anche le strade a destinazione particolare (AP e ZTL).</p> <p>Misura operativa 2.4.1: Istituzione di Area Pedonale nel Centro Storico</p> <p>Misura operativa 2.5.1: Introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico con vincolo di Zona Residenziale in tutte le strade prive di marciapiede.</p>	
Risultati attesi	
<p>Allontanamento del traffico di scambio e dei mezzi pesanti dal nucleo urbano storico.</p> <p>Razionalizzare gli effetti indotti dalla disomogeneità della rete tra tratte nuove o in adeguamento e tratte strette ai fini della sicurezza stradale almeno (ad esempio distinguendo tramite porte di ingresso la viabilità locale ad uso speciale (AP+ZTL), soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuito la funzione di circonvallazione).</p> <p>Moderazione della velocità e protezione delle utenze deboli.</p>	
Riferimenti normativi	
<p>Nuovo Codice della Strada</p> <p>Direttive per la Redazione, Adozione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico (ex art. 36 D.Lgs. 285/92);</p> <p>Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici il 18/08/2001;</p> <p>Norme funzionali e geometriche per la Costruzione delle Strade (D.M. 5/11/2001) e successive modifiche (D.M. 22/04/2004)</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Residenti
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
<p>Fondi Statali (Fondo di Sviluppo delle Isole Minori)</p> <p>Fondi Ministeriali per la Sicurezza Stradale (4°e 5° Programmi poliennali di attuazione del PNSS)</p> <p>Fondi Comunali</p>	<p>Non quantificabili ora, ma solo a valle della redazione dei Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi del traffico.</p>
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Individuazione del canale di finanziamento</p> <p>Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche.</p> <p>Delibera Giunta/Consiglio .</p> <p>Gara di appalto per la realizzazione degli interventi per stralci</p>	<p>Questo intervento è realizzabile per stralci, il cui inizio è previsto in "priorità 2", cioè realizzabile a medio (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Individuazione del canale di finanziamento: 6 mesi</p> <p>Gara di appalto per realizzazione degli interventi per stralci : 6 mesi</p> <p>Anno previsto di realizzazione previsto :2015</p> <p>Anno di completamento: 2020</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figura allegata

SCHEMA OPERATIVA N° 9									
<i>Indicatori di valutazione</i>									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Estensione della rete viaria urbana</i>	km	15	2012	15	2012	15		PROGETTO	SI
			2015	15	2015	15			
			2020	15	2020	15			
<i>Area pedonale</i>	km	1,04 (stagionale)	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	1,7 (stagionale)			
			2020		2020	1,7			
<i>Zona a Traffico Limitato</i>	km	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	2,7 (stagionale)			
			2020		2020	2,7			
<i>Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi</i>	Mil €	0	2012		2012	non quantificabile		P.T.OO.PP.	SI
			2015		2015	non quantificabile			
			2020		2020	non quantificabile			
Raccomandazioni per l'implementazione									
Nessuna specifica.									

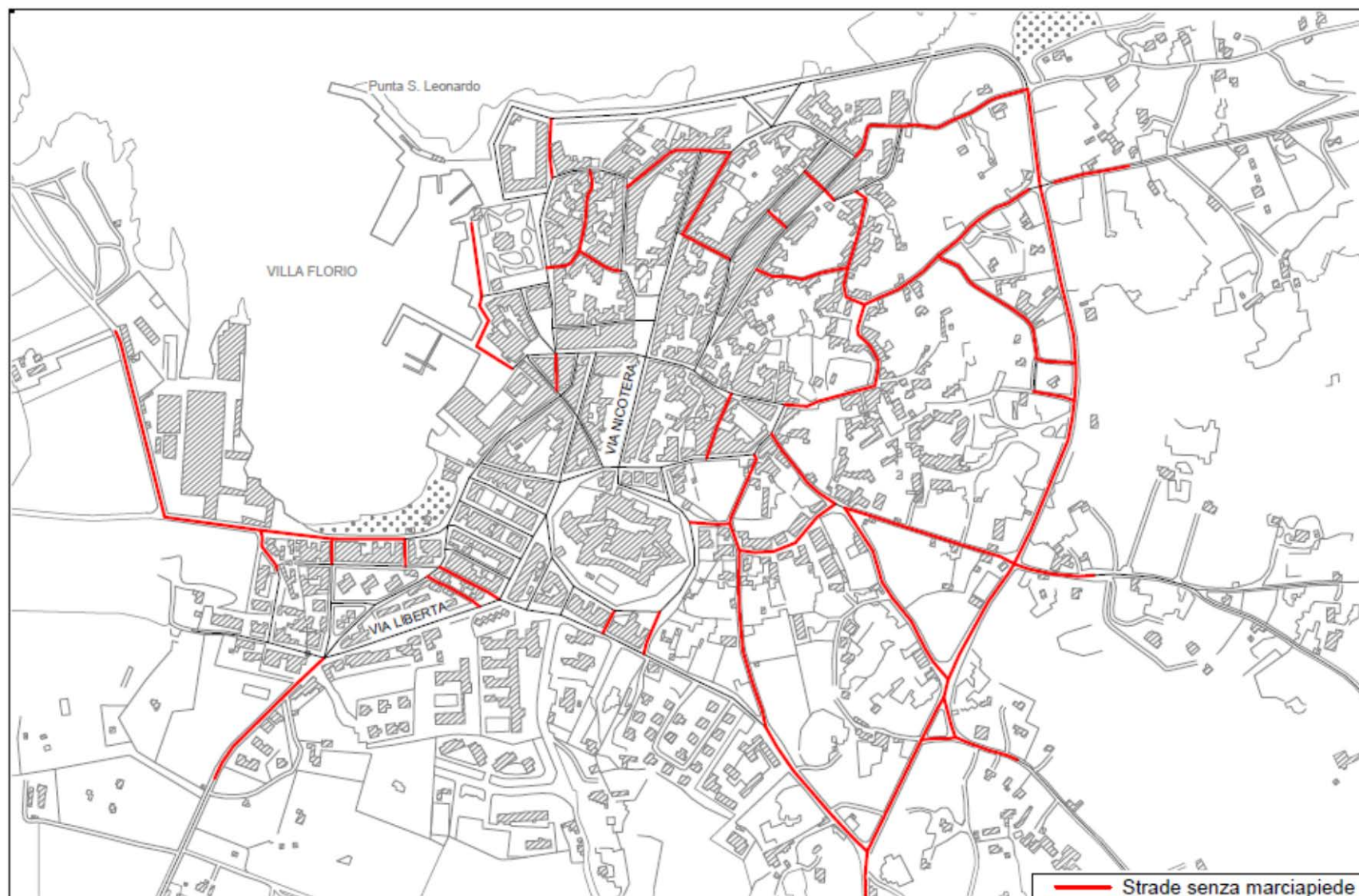


FIG. X.X.X : ISOLA DI FAVIGNANA - Presenza di marciapiede nelle strade

TAB. 4.3.1-10: Scheda piano operativo BIKE SHARING

SCHEDA OPERATIVA N° 10	
LINEA D'AZIONE 1: Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale	
Misura di intervento 1.2: <i>Noleggio bici e Bike sharing (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori, proprietari abitazioni ed esercenti attività turistiche/noleggio bici, agenzie viaggio/escursioni a cavallo/asino... nonché operatori TPL/taxi e gestori servizi ormeggio)</i>	
Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 3 postazioni/ciclo-stazioni con 10 bici elettriche a disposizione per il noleggio nel centro di Favignana (in corrispondenza di via Vittorio Emanuele e/o in prossimità della nuova area di sosta temporanea sul Porto o sulla circonvallazione), a Punta Fanfalo in corrispondenza del villaggio Valtur, a Cala Grande in corrispondenza della struttura alberghiera villaggio di Ulisse ed eventualmente nelle località a mare di Burrone, Cala Azzurra e agli inizi dei sentieri ciclabili.	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
<i>Descrizione</i>	
<p>Ogni ciclo-stazione deve essere composta indicativamente dai seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 12 colonnine distributrici/per la ricarica; - n.10 biciclette; - n. 1 totem informativo e di gestione <p>La colonnina distributtrice/per la ricarica sarà direttamente attivata per il blocco/sblocco della bicicletta dalla tessera elettronica, senza necessità di altre attività se non quella di avvicinamento della tessera stessa.</p> <p>Il pannello informativo dovrà riportare la cartografia del territorio con la dislocazione delle altre ciclo-stazioni, le regole di utilizzo, le informazioni tecniche del servizio, gli eventuali disservizi e gli indirizzi utili.</p> <p>Il servizio sarà operativo tutti i giorni dalle 6:00 alle 24:00.</p> <p>Il costo di investimento ammonta a 60.000 euro+IVA a postazione (in totale 180.000 euro+IVA). Le spese di manutenzione delle bici in 1000/1200 euro/anno/bici; la gestione informatica del sistema in 500 euro/anno.</p> <p>Si ipotizza che ogni bici sia utilizzata nel periodo di punta per 12 h/giorno. Con una tariffa di 2 euro/h ed una stima di 63 giorni di punta equivalenti nella stagione turistica , si ottiene un introito del servizio stimato in 1.500 euro/anno/bici.</p> <p>Gli introiti coprono le spese di gestione, mentre l'investimento deve necessariamente essere a fondo perduto.</p> <p>Il chilometraggio prodotto dal bike sharing è stimato in 300 km/g/ bici , considerando una velocità media di 25 km/h. Corrispondentemente la diminuzione di chilometraggio del mezzo privato (velocità media di 40 km/h) per ogni bici può stimarsi in circa 187 km/g (300 x 25/40); questo rappresenta una valutazione del beneficio ambientale.</p>	
<i>Obiettivi</i>	
<i>Obiettivo generale</i>	<i>Obiettivi specifici</i>
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre la dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili (combustibili fossili)
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini
	Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile
<i>Interventi correlati</i>	
Misura operativa 1.1.1: Introduzione di offerta di auto elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del car-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 1 area di sosta temporanea/postazione con 10 mezzi a disposizione nel centro di Favignana (Piazza Europa).	
<i>Risultati attesi</i>	
Coprire con gli introiti del servizio le spese di manutenzione delle bici (valutabile in 1000/1200 euro/anno/bici) e di gestione informatica del sistema (valutabile in 500 euro/anno), mentre il costo di investimento deve essere a carico della collettività (fondi nazionali e/o regionali)	

Riferimenti normativi

Decreto del Ministero dell'ambiente 27 Marzo 1998. Mobilità sostenibile nelle aree urbane

D.lgs. 163/2006 e D.Lgs. 422/1997

SCHEMA OPERATIVA N° 10									
Elementi chiave									
Ente/i attuatore/i				Attori coinvolti					
Ente pubblico (Comune)				Albergatori/Noleggiatori					
Canali di finanziamento				Costi/Risorse economiche necessarie					
Fondi Nazionali (Programmi di mobilità dolce "Bikesharing e fonti rinnovabili"/ "Iniziativa Car sharing"/ Progetto MINIMI/"Fonti rinnovabili, risparmio energetico e mobilità sostenibile nelle isole minoridel Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare) Fondi Regionali Incentivi comunali per lo start-up indirizzati ai privati				60.000 EURO+IVA a postazione= 180.000 EURO+IVA					
Modalità di attuazione, strumenti e progetti				Tempi di attuazione					
Individuazione del canale di finanziamento. Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Delibera Giunta/Consiglio Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio				Questo intervento ha "priorità 2", cioè realizzabile a medio (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Individuazione del canale di finanziamento: 6 mesi Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio: 6 mesi Anno previsto di entrata in funzione del servizio :2015					
Rappresentazione cartografica intervento				nessuna					
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Veicoli flotta bike sharing	n°	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	30			
			2020		2020	30			
Stazioni bike sharing	n	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	3			
			2020		2020	30			
Tariffa noleggio bike	€/h	ND	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	2/3			
			2020		2020	2/3			
Percorrenza bike	(vett. x km)/g	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	9.000			
			2020		2020	9.000			
Raccomandazioni per l'implementazione									
<p>L'attivazione del servizio di bike-sharing si fonda su un adeguato Piano della Comunicazione fondamentale per ottenere il successo dell'iniziativa: implementazione di strumenti di pubblicizzazione (totem temporanei, gadget promozionali, spot televisivi e radiofonici, Internet, stampa quotidiana e periodica, manifesti, pieghevoli ecc.) e di strumenti per la promozione permanente del servizio; oltre ad un'attenta personalizzazione delle infrastrutture del bike sharing secondo un progetto di immagine coordinata che consenta l'immediata identificazione del sistema.</p> <p>Si suggerisce inoltre un incremento dell'offerta di noleggio di bici (del costo medio di 600.000 euro) con bici elettriche, anche attraverso incentivi da parte del Comune, a fondi ottenuti.</p> <p>Si segnala l'esigenza di stalli nella porzione di Pz.Castello chiusa al traffico e l'utilità di realizzare colonnine di ricarica bici elettriche in Largo Carta e via Corleo.</p>									
Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi al bando di gara									

(gara per la gestione)

- natura e oggetto del contratto (oggetto, corrispettivo, durata)
- svolgimento del servizio (obblighi del Concessionario, obblighi a carico del Concedente, attività di controllo e sorveglianza, verifica e controllo)
- norme generali e condizioni contrattuali (garanzie e responsabilità, penalità, risoluzione del contratto)
- regolamento di utilizzo (contratto, tariffe e considerazioni assicurative, Card, norme per prenotazione/consegna/restituzione, danno/furti/incidenti, modalità di quantificazione dei costi e fatturazione);
- gestione abbonamenti e gestione Card;
- gestione dell'attività sanzionatoria e recupero crediti da sanzioni (modalità, personale, funzioni);
- manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica di indirizzamento ai parcheggi e di tutte le attrezzature utilizzate;
- informazione agli utenti su procedure, obblighi e diritti, e sulle eventuali variazioni (sito internet e call center);
- giorni e orari di attività di un apposito call-center; livelli minimi di prestazioni assicurate al pubblico
- requisiti organizzativi, anche ai fini delle responsabilità;
- personale (criteri e qualifiche per il reclutamento del personale e del Responsabile, rapporti con l'utenza, poteri di controllo del Concedente);
- gestione delle procedure informatiche (archiviazione dati, controlli e verifiche, utilizzo del portale ecc.);

TAB. 4.3.1-11: Scheda *piano operativo* REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI

SCHEDA OPERATIVA N° 11	
LINEA D'AZIONE 4: Standard progettuali per i percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce (<i>greenways</i>)	
Misura di intervento 4.1: <i>Infrastrutture e gestione di percorsi e servizi di mobilità ciclopedonale e mobilità dolce (greenways)</i>	
Misura operativa 4.1.2: Individuazione e realizzazione di percorsi ciclabili sulla viabilità esistente laddove sia possibile mantenere una separazione dal traffico motorizzato sia per la realizzazione di piste ciclabili in sede propria o riservata sia per l'individuazione di percorsi interamente dedicati .	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
Descrizione	
<p>Per quanto riguarda i percorsi su strade con circolazione motorizzata si propone la realizzazione dei seguenti percorsi ciclabili da realizzarsi in sede propria o riservata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FAVIGNANA CENTRO-PUNTA FANFALO - FAVIGNANA CENTRO-CALA GRANDE <p>di lunghezza totale circa 9 km di cui la lunghezza del tratto di pista ciclabile in area vincolata è di circa 1,5 km come riportato nella figura che segue per un tratto costiero centrale dell'isola.</p> <p>Infatti per quest'ultimo tratto di pista ciclabile, trovandosi in area a tutela integrale, non sono ammessi dal PTP delle Egadi interventi simili.</p> <p>Pertanto solo per i 7,5 km si rendono necessari interventi di adeguamento della carreggiata.</p> <p>La pista ciclabile si interrompe nel tratto sotto la galleria presente sul percorso.</p> <p>Viste le attuali dimensioni del canale stradale questo intervento implica, infatti, l'allargamento della strada per quasi tutta la sua lunghezza (con un costo di 400.000/km), ipotizzando che questo intervento sia possibile con riferimento a vincoli paesaggistico-ambientali.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre la dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili (combustibili fossili)
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini
	Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile
Interventi correlati	
<p><u>Misura operativa 2.6.1:</u> Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto (in particolare quella tangenziale/circonvallatoria); - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove e' istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di circonvallazione. 	
Risultati attesi	
Migliorare l'accessibilità dell'isola ai velocipedi.	
Riferimenti normativi	
Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica, Legge n. 366 del 19/10/1998.	
Decreto n° 557 del 30 Novembre 1999	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Residenti
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia)	3.000.000 euro
Fondi Comunali	

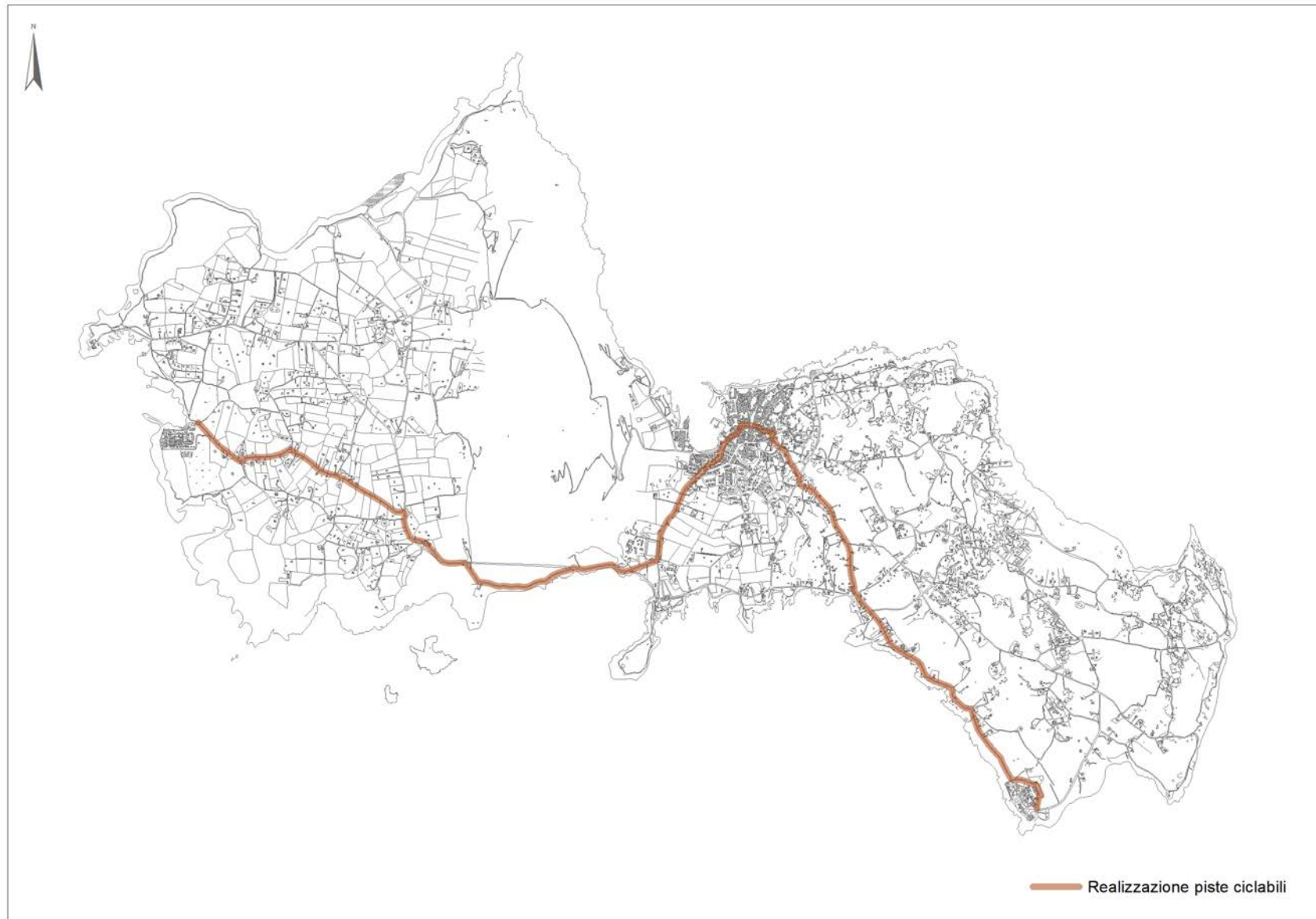
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Individuazione del canale di finanziamento. Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche.</p> <p>Delibera Giunta/Consiglio per l'appalto.</p> <p>Gara di appalto per la realizzazione dell'intervento.</p>	<p>Questo intervento è realizzabile per stralci, il cui inizio è previsto in "priorità 2", cioè realizzabile a medio (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Individuazione del canale di finanziamento: 6 mesi</p> <p>Gara di appalto per realizzazione degli interventi per stralci : 6 mesi</p> <p>Anno di realizzazione previsto :2015</p>
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna

SCHEDA OPERATIVA N° 11
Indicatori di valutazione

Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
			2012		2012				
<i>Estensione piste ciclabili</i>	km	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015	9 su strade a circolazione motorizzate			
			2020		2020	9 su strade a circolazione motorizzate			

Raccomandazioni per l'implementazione

La realizzazione di infrastrutture al servizio degli spostamenti ciclo-pedonali deve essere accompagnata da misure a favore della mobilità ciclabile più generali quali la diffusione dei parcheggi e depositi per le biciclette, punti di noleggio e di manutenzione/assistenza, la predisposizione di materiale informativo e divulgativo (mappe di percorsi ed itinerari).
E' necessario, inoltre, verificare che la pendenza longitudinale delle diverse tratte del percorso ciclabile che si intende realizzare sia inferiore al 5% (art.8 comma 3 Decreto n° 557 del 30 Novembre 1999)



TAB. 4.3.1-12: Scheda piano operativo ZONA A TRAFFICO LIMITATO

SCHEDA OPERATIVA N° 12	
LINEA D'AZIONE 2: Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile	
Misura di intervento 2.5: <i>Zone a Traffico Limitato (ZTL), aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è limitata ad orari prestabiliti e/o a particolari categorie, ad es. residenti e frontisti.</i>	
Misura operativa 2.5.1: Introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico con vincolo di Zona Residenziale in tutte le strade prive di marciapiede.	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>Si propone l'istituzione di ZTL (vedi figura allegata alla scheda n°7) ad ulteriore protezione del cuore dell'abitato, associata all'ampliamento dell'attuale zona pedonalizzata, nelle seguenti vie: Barraco, Florio, Volta, Lungomare Duilio, Alfieri, Fardella, Matteotti, Da Vinci, Ugdulena, Verdi, Magellano, Colombo, marcini, meucci, Pacinotti, Albaneser, Garibaldi (da P.za Castello a via Albanese).</p> <p>La ZTL sarà attiva nel periodo dell'anno dal 1 giugno al 30 settembre, con orario dalle ore dalle 9.00 alle ore 05.00.</p> <p>Il controllo degli accessi (Area Pedonale e ZTL) viene implementato per via telematica tramite l'installazione di 5 portali.</p> <p>All'interno della ZTL deve essere garantita la sosta per i residenti (stimata in circa 400 posti auto) o attraverso un contrassegno di "residenza" o anche attraverso la concessione, in forma gratuita od onerosa, di posti auto su carreggiata ad essi riservati.</p> <p>Questo intervento consente una diminuzione del traffico nell'area più centrale, con ovvii benefici ambientali. Con il nuovo assetto circolatorio si avrà un aumento della percorrenza ma una diminuzione del tempo di viaggio ed un aumento della velocità media. La rete stradale non è già attualmente in condizione di saturazione e quindi la somma degli interventi non modificherà apprezzabilmente questo aspetto.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre le emissioni sonore da traffico
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Ridurre i costi sociali del trasporto	Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto. Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)
Interventi correlati	
<p><u>Misura operativa 2.4.1:</u> Istituzione di Area Pedonale nel Centro Storico</p> <p><u>Misura operativa 2.6.1:</u> Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopdonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto (in particolare quella tangenziale/circonvallatoria); - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove è istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di circonvallazione. <p><u>Misura operativa 5.2.1:</u> Introduzione di sosta a rotazione nelle aree a sosta libera dove è presente un alto indice di rotazione.</p> <p><u>Misura operativa 6.1.1:</u> Accesso alla ZTL regolamentato con contrassegno</p> <p><u>Misura operativa 9.2.1:</u> Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione delle aree di sosta e sui tempi di attesa nei parcheggi.</p> <p><u>Misura operativa 9.3.1:</u> Realizzazione di aree di sosta per auto e moto in attestamento al centro storico a raso o multipiano in prossimità dell'area portuale.</p>	
Risultati attesi	
Limitazione / interdizione dell'accesso veicolare al centro storico.	
Riferimenti normativi	
Nuovo Codice della Strada Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici il 18/08/2001	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti

Ente pubblico (Comune)	Residenti Polizia locale (controllo rispetto limitazioni).
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Europei (Programmi Comunitari Speciali sulla Mobilità Sostenibile) / Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia)	4.000 per la segnaletica +240.000 euro ivati per l'istallazione dei portali telematici di controllo degli accessi
Fondi Statali (Fondo di Sviluppo delle Isole Minori)	
Fondi Comunali	

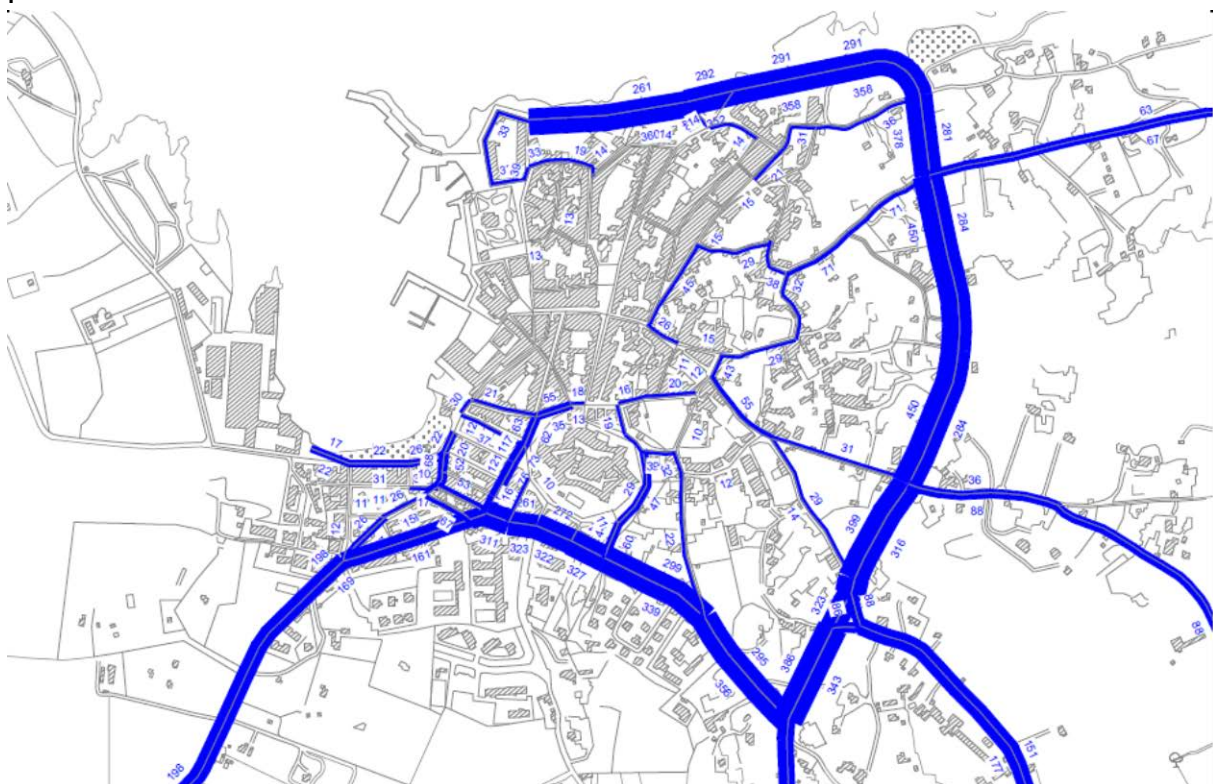


FIG. FAV2: ISOLA DI FAVIGNANA - SCENARIO FUTURO - DIAGRAMMA FIUME
ora di punta della mattina, veicoli totali

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

Rispetto alla situazione attuale si avrà una sensibile diminuzione del traffico nell'area più centrale, con sensibili benefici ambientali. La rete non è in situazione di congestione.

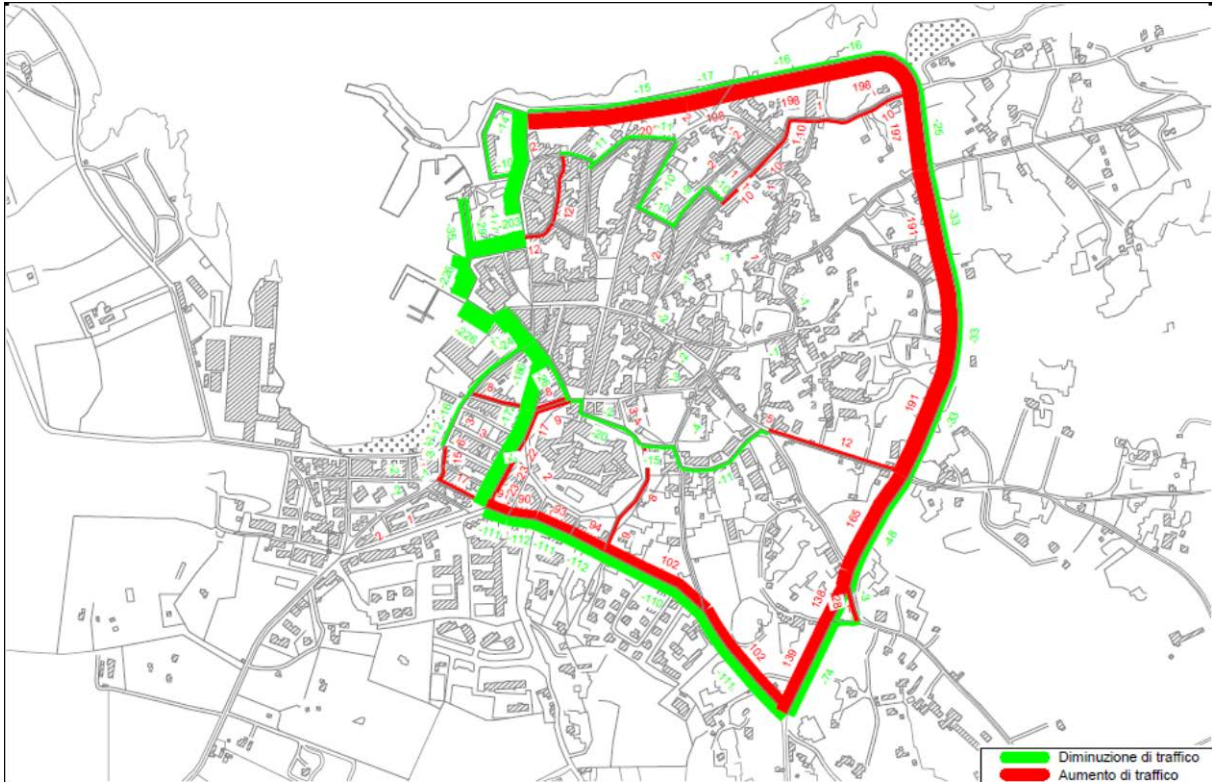


FIG. FAV3: ISOLA DI FAVIGNANA - SCENARIO FUTURO - differenza rispetto alla situazione attuale
 ora di punta della mattina, veicoli totali

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

SCHEMA OPERATIVA N° 12									
Modalità di attuazione, strumenti e progetti					Tempi di attuazione				
Progetto esecutivo da parte degli Uffici Tecnici Comunali Delibera Giunta/Consiglio Ordinanza Polizia Municipale Realizzazione della segnaletica come da NCDS da parte di Operatori del Comune o di Ditta esterna					2015				
Rappresentazione cartografica intervento					Vedi figura allegata alla scheda n°7				
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Congestione/saturazione della rete	km	0	2012	0	2020	0		MODELLO DI SIMULAZIONE	SI
	vettorexkm	0	2015	0		0			
	vettorextempo	0	2020	0		0			
Zona a Traffico Limitato	km	0	2012	0	2012			PROGETTO	SI
			2015	0	2015	2,7 (stagionale)			
			2020	0	2020	2,7 (stagionale)			
Zona a Traffico Limitato	km/abitante	0	2012	0	2012			PROGETTO/ ISTAT	SI
			2015	0	2015	0,008			
			2020	0	2020	0,008			
Zona a Traffico Limitato	km/presenze turistiche	0	2012	0	2012			PROGETTO/ APT	SI
			2015	0	2015	0,003			
			2020	0	2020	0,003			
Strade con limite di velocità 30km/h	km	0	2012	0	2012			MODELLO DI SIMULAZIONE	SI
			2015	0	2015	2,7			
			2020	0	2020	2,7			
Raccomandazioni per l'implementazione									
<p>Questo intervento deve comunque garantire la sosta per i residenti (stimati in tutto per AP e ZTL in circa 400 posti auto, calcolati sulla base dei residenti in queste aree e del tasso di motorizzazione), anche attraverso la possibilità di applicare l'art. 13 comma 3 della lex 122/89, di concedere, ai residenti, in forma gratuita od onerosa (ad esempio 80 euro/mese in locazione), posti auto su carreggiata ad essi riservati.</p> <p>Inoltre gli interventi normativi di limitazione della circolazione vanno accompagnati da interventi infrastrutturali di ridisegno delle sedi stradali e degli spazi pubblici, anche per poter accedere ai finanziamenti europei.</p>									
Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi all'eventuale bando di gar									
Non ci sono elementi significativi, in quanto si ipotizza di utilizzare le attuali procedure di appalto lavori da parte del Comune.									

TAB. 4.3.1-13: Scheda *piano operativo* AREE DI SOSTA TEMPORANEA NELLE LOCALITA' A MARE

SCHEDA OPERATIVA N° 13	
LINEA D'AZIONE 2 : Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme alternative all'automobile	
Misura di intervento 2.1: <i>Miglioramento dell'accessibilità all'isola tramite rafforzamento e consolidamento delle attuali infrastrutture di trasporto</i>	
Misura operativa 2.1.3: Miglioramento e razionalizzazione delle aree di sosta in prossimità delle località a mare a maggiore frequentazione turistica	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>L'Amm.ne ha deciso di realizzare due aree di sosta temporanea in corrispondenza delle località a mare di Cala Rossa (almeno 600 mq) e Scalo Cavallo (almeno 600 mq). Dal momento che in queste località attualmente la sosta è molto limitata (e sono raggiungibili via mare) questo intervento ha l'obiettivo di aumentare la accessibilità di queste località.</p> <p>Inoltre verranno migliorati le aree di sosta temporanea proposte nelle località dove maggiore è la domanda di sosta rilevata in Agosto (assumendo uno standard di 15 mq/veicolo per tenere conto che i veicoli saranno in parte auto ed in parte moto): Burrone (2000 mq), Cala Azzurra (1600 mq), Playa (1300mq), Lido Radangia (1000 mq). Le aree sono dimensionate a contenere i veicoli in sosta rilevati nel periodo di punta di Agosto.</p> <p>Per i vincoli paesaggistico-ambientali le aree di sosta temporanea non potranno essere asfaltati. La loro realizzazione quindi prevede la sistemazione del terreno e alla segnaletica di indicazione.</p> <p>Non si è considerato di mettere a pagamento queste aree di sosta, misura corretta dal punto di vista ambientale per disincentivare l'uso del mezzo motorizzato, in quanto è sembrato oltremodo penalizzante per il turista che già deve pagare una tassa per l'utilizzo del mezzo motorizzato. Inoltre questa misura potrebbe indurre a comportamenti scorretti nella modalità di sosta. Questa misura potrebbe eventualmente essere considerata in uno scenario successivo all'orizzonte di piano.</p> <p>Il costo previsto per sistemazione aree (7100 mq) e per la segnaletica verticale ammonta complessivamente a circa 88.000 euro.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente	Razionalizzare il consumo del suolo
Migliorare l'accessibilità	Razionalizzare gli spazi di sosta
	Migliorare la fruizione delle località a mare
Interventi correlati	
<p>Misura di intervento 13.1: Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni.</p> <p>Misura operativa 5.3.1: Attivazione di carte prepagate rivolte ai turisti ed ai visitatori con agevolazioni nella tariffazione e nell'utilizzo dei servizi di trasporto alternativi e per la sosta (anche di tipo cumulativo per gruppi).</p>	
Risultati attesi	
Razionalizzare gli spazi adibiti alla sosta nei mesi estivi.	
Decongestionare gli spazi stradali dalla sosta delle auto nei mesi estivi.	
Riferimenti normativi	
NCdS Legge 24 marzo 1989, n. 122. Disposizioni in materia dei parcheggi	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Associazioni/Enti per il turismo
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia)	88.000
Fondi Comunali	

Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
<p>Progetto esecutivo da parte degli Uffici Tecnici Comunali Delibera Giunta/Consiglio Ordinanza Polizia Municipale Realizzazione della segnaletica come da NCDS da parte di Operatori del Comune o di Ditta esterna</p>	<p>L'intervento ha "priorità 2", cioè è previsto a medio termine (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.</p> <p>Attività propedeutiche alla gara d'appalto (progetto, individuazione canali di finanziamento, atti amministrativi): 6 mesi</p> <p>Realizzazione gara d'appalto : 4 mesi</p> <p>Realizzazione dell'intervento: 6 mesi</p> <p>Anno previsto di realizzazione delle aree di sosta temporanea: 2015</p>
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figura allegata

SCHEDA OPERATIVA N° 13									
<i>Indicatori di valutazione</i>									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Posti veicoli aree di sosta temporanea</i>	n°	0	2012	0	2012			Comune	Si
			2015	0	2015	400			
			2020	0	2020	400			
<i>Raccomandazioni per l'implementazione</i>									
Nessuna specifica.									
<i>Elementi più significativi da inserire in Convenzione da allegarsi al bando di gara</i>									
Non ci sono elementi significativi, in quanto si ipotizza di utilizzare le attuali procedure di appalto lavori da parte del Comune.									

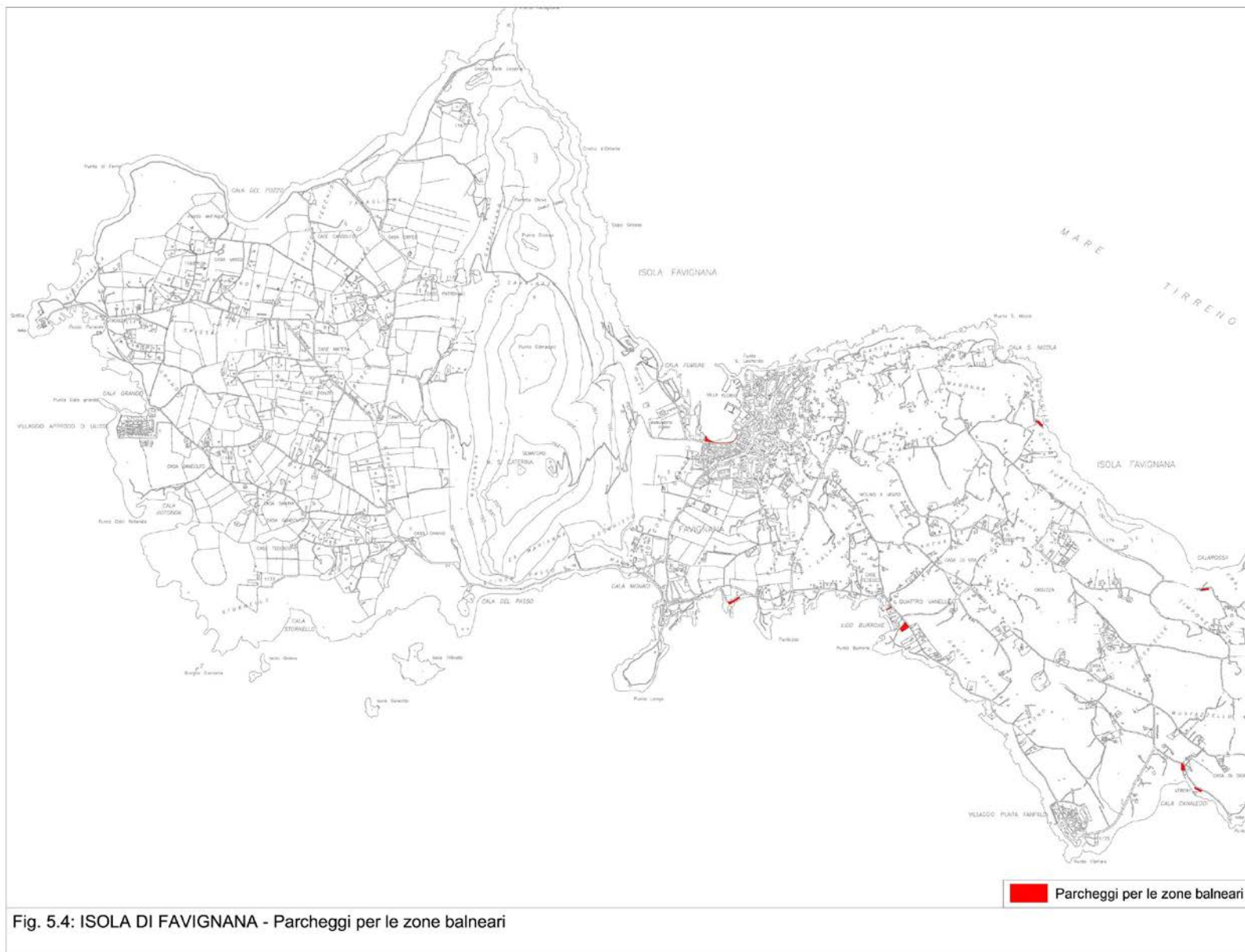


Fig. 5.4: ISOLA DI FAVIGNANA - Parcheggi per le zone balneari

TAB. 4.3.1-14: Scheda *piano operativo* INCENTIVI COMUNALI AI RESIDENTI E NOLEGGIATORI PER SOSTITUZIONE PARCO VEICOLARE CON MEZZI AD EMISSIONE ZERO

SCHEDA OPERATIVA N° 14	
LINEA D'AZIONE 8 : Misure di riduzione emissioni CO2 . Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, imbarcazioni, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita	
Misura di intervento 8.2: <i>Incentivi diretti parco veicolare condiviso e a noleggio a basso o impatto nullo</i>	
Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissione	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione	
La Am.ne Comunale conferisce un contributo ad un residente o ad un noleggiatore che acquista un veicolo "zero emission". Le auto dei residenti sono circa 1900 e quelle degli autonoleggiatori circa 300. Di queste il 65% hanno una classe inferiore a Euro 3, cioè un parco che comincia ad essere datato e che nel medio/lungo termine dovrà essere rinnovato. Un contributo per l'acquisto di un veicolo "zero emission" può trovare quindi una quota interessata di residenti e autonoleggiatori.	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre gli impatti globali (cambiamenti climatici), riduzione emissioni CO2
Interventi correlati	
<u>Misura operativa 5.1.1:</u> Introduzione di una tassa comunale che penalizzi i turisti che usano mezzi propri non ecocompatibili o li noleggiano, in modo da indurre alla scelta di veicoli ad emissioni zero.	
Risultati attesi	
Diminuzione impatto ambientale del traffico.	
Riferimenti normativi	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Residenti e noleggiatori
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Nazionali (Programmi di mobilità dolce "Bikesharing e fonti rinnovabili"/ "Iniziativa Car sharing"/ Progetto MINIMI/"Fonti rinnovabili, risparmio energetico e mobilità sostenibile nelle isole minori" del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare)	Si ipotizza un contributo/veicolo di 600 euro. Il budget annuale sarà in funzione dei canali di finanziamento attivabili.
Fondi Regionali/Comunali	Si ipotizza un contributo complessivo di 6000 €
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Individuazione del canale di finanziamento Delibera Giunta/Consiglio	L'intervento ha "priorità 2", cioè è previsto l'inizio a medio termine (schematicamente indicato come 2015), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari.
	Individuazione del canale di finanziamento: 2 mesi .
	Definizione dell'entità del contributo/veicolo ed delle modalità operative per l'erogazione : 2 mesi
	Anno previsto di entrata in funzione del servizio:2015
	L'erogazione del contributo continuerà nel lungo termine (2020)
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna

Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
			2012		2015/ 2020				
<i>Numero contributi/anno</i>	n°	0	2012		2015/ 2020	10		Comune	SI
<i>Valore contributo totale/anno</i>	€	0	2012		2015/ 2020	6.000		Comune	SI
Raccomandazioni per l'implementazione									
Dare massima visibilità e diffusione dell'iniziativa da parte della Pubblica Amministrazione verso i residenti e i noleggiatori									

TAB. 4.3.1-15: Scheda piano operativo PARCHEGGI NELL'AREA URBANA

SCHEDA OPERATIVA N° 15	
LINEA D'AZIONE 9: Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta	
Misura di intervento 9.3: <i>Realizzazione di infrastrutture di sosta e parcheggi di attestamento e/o interscambio da integrarsi con altre modalità di trasporto collettive gestite da parte di operatori di servizi collettivi e a nolo, agenzie ed esercenti di attività turistiche</i>	
Misura operativa 9.3.1: Realizzazione di aree di sosta per auto e moto in attestamento al centro storico a raso o multipiano in prossimità dell'area portuale.	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
<i>Descrizione</i>	
<p>Viene proposta la realizzazione di un parcheggio di attestamento al centro storico a raso o multipiano (a due elevazioni) in prossimità dell'area portuale per un'area complessiva di 5000 mq e con capienza di circa 300 posti auto. Il parcheggio di attestamento sarà a pagamento con tariffa oraria di 1 euro (orario a pagamento 07.00-02.00). Il parcheggio non è nel Piano triennale OOPP.</p> <p>Il costo opere è stimato in circa 0.8 milioni euro a raso e 4.0 milioni multipiano;</p> <p>L'introito/giorno del parcheggio di attestamento (orario a pagamento 07.00-02.00) è pari a circa 9 (rapporto domanda periodo a pagamento/ora di punta) x 225 (domanda dell'ora di punta, pari al 75% dei posti offerti) x 85 min di durata media sosta x tariffa oraria 1euro)=2868 euro.</p> <p>L'introito complessivo sull'arco estivo si può quantificare in 200.760 euro (2868 x 20gg di agosto e 1434 x gli altri 100 giorni estivi).</p> <p>I costi di gestione del parcheggio nel periodo estivo sono ipotizzabili in prima approssimazione di 30.000 mila euro. In entrambe i casi (a raso o multipiano) gli investimenti appaiono ripagabili nel tempo dagli introiti (sottratti i costi di gestione).</p> <p>Se si mantengono gli stalli esistenti sulla circonvallazione (circa 100), allora sono sufficienti 200 posti auto nell'area di sosta temporanea multipiano.</p> <p>Si suggerisce di realizzare anche un sistema di instradamento dinamico al parcheggio in funzione dei posti disponibili (<u>Misura operativa 9.2.1: Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione delle aree di sosta e sui tempi di attesa nei parcheggi</u>)</p> <p>. Il sistema è composto dai seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 pannelli informativi sulla posizione e lo stato del parcheggio (posti liberi/occupati) lungo le principali direttrici viarie; - le indicazioni guida che permettono all'automobilista di raggiungere il parcheggio; - i segnali di entrata al parcheggio; - 1 sistema rilevamento utilizzo del parcheggio; - un elaboratore con relativo posto di controllo per la gestione del sistema; - una rete telematica di collegamento tra i diversi elementi del sistema. <p>La segnaletica è composta da pannelli luminosi a messaggio variabile lungo le direttrici di accesso accanto ai portali già previsti nella scheda operativa della ZTL.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre il consumo del suolo
Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica	Internalizzazione dei costi esterni (ambientali e sociali) del trasporto per il mezzo privato
	Rendere efficace la spesa di investimento destinata alle infrastrutture (strade, porti, aeroporti, park)
Interventi correlati	
Misura operativa 2.4.1: Istituzione di Area Pedonale nel Centro Storico	
Misura operativa 2.5.1: Introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico con vincolo di Zona Residenziale in tutte le strade prive di marciapiede.	
Misura operativa 9.2.1: Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione delle aree di sosta e sui tempi di attesa nei parcheggi.	
Risultati attesi	

Diminuire l'offerta di sosta gratis e disincentivare l'uso dell'auto a favore di un cambio modale verso mezzi non inquinanti.

Impedire l'avvicinamento del traffico veicolare in ricerca di sosta al nucleo storico.

Decongestionare gli spazi stradali pubblici e lo stesso lungomare dalla sosta delle auto soprattutto nei mesi estivi.

Riferimenti normativi

Art. 13 comma 3 della lex 122/89

SCHEDA OPERATIVA N° 15	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Residenti Associazioni/Enti per il turismo Corpi di polizia locale (controllo), Gestori privati (aree di sosta in struttura)
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Strutturali Comunitari (Fondo Jessica per la Regione Sicilia) Fondi Statali (Fondo di Sviluppo delle Isole Minori) Fondi Comunali/Regionali	- se scelto parcheggio di attestamento a raso: costo opere stimato euro 800.000; - se scelto parcheggio di attestamento multipiano: costo opere stimato euro 4.000.000 I costi del sistema info-telematico sono i seguenti. Costo pannelli a messaggio variabile , compresi tutti i costi di montaggio: 40.000 euro (5 x 8.000 euro); il costo scende a 25.000 euro se si utilizzano le strutture di montaggio dei sistemi di controllo della ZTL. Costo rilevatori utilizzo parcheggio, compresi tutti i costi di montaggio: 20.000 m Costo di gestione del sistema (manutenzione pannelli-rilevatori-sistema telematico, trasmissione dati) : 4.000
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Individuazione del canale di finanziamento Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Delibera Giunta/Consiglio . Gara di appalto per la realizzazione e gestione dell'opera	L'intervento ha "priorità 3", cioè è previsto a lungo termine (schematicamente indicato come 2020/ lungo termine), e sarà realizzato attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Individuazione canale di finanziamento ed inserimento nel PT delle OOPP: 4 mesi Gara/gare per realizzazione progetti esecutivi : 5 mesi Gara/gare di appalto per la realizzazione e gestione del parcheggio per stralci : 4 mesi Realizzazione parcheggio per stralci Anno previsto di entrata in esercizio del parcheggio : 2020/Lungo Termine
Rappresentazione cartografica intervento	Vedi figura allegata alla scheda n°7

Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
<i>Posti auto parcheggi in struttura/di attestamento</i>	n°	0	2012	0	2012			Progetto	Si
			2015	0	2015				
			2020	0	2020	300/200			
<i>Tariffa sosta in parcheggi in struttura/di attestamento</i>	€/h	0	2012	0	2012		1	Progetto	Si
			2015	0	2015				
			2020	0	2020	1			
<i>Introiti sosta parcheggi in struttura/di attestamento</i>	€	0	2012	0	2012			Progetto	Si
			2015	0	2015				
			2020	0	2020	200.760/133.840			
<i>Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi</i>	Mil €	0	2012	0	2012			Progetto	Si
			2015	0	2015				
			2020	0	2020	0,8/4,0			
<i>Risorse pubbliche destinate alle infrastrutture: strade, porti, aeroporti, parcheggi, ecc.</i>	Mil €/abitante	0	2012	0	2012			Progetto	Si
			2015	0	2015				
			2020	0	2020	0,0002/0,001			
<i>Risorse pubbliche destinate alle infrastrutture: strade, porti, aeroporti, parcheggi, ecc.</i>	Mil €/presenze turistiche	0	2012	0	2012			Progetto	Si
			2015	0	2015				
			2020	0	2020	0,0001/0.0005			
Raccomandazioni per l'implementazione									
<p>Questo intervento deve comunque garantire la sosta per i residenti (stimati in circa 200 posti auto), anche attraverso la possibilità di applicare l'art. 13 comma 3 della lex 122/89, di concedere, ai residenti, in forma gratuita od onerosa (ad esempio 80 euro/mese in locazione), posti auto su carreggiata ad essi riservati.</p> <p>Inoltre gli interventi normativi di limitazione della circolazione vanno accompagnati da interventi infrastrutturali di ridisegno delle sedi stradali e degli spazi pubblici, anche per poter accedere ai finanziamenti europei.</p>									

TAB. 4.3.1-16: Scheda piano operativo CAR/MOTO SHARING

SCHEDA OPERATIVA N° 16	
LINEA D'AZIONE 1: Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale	
Misura di intervento 1.1: <i>Van, Car & Moto sharing (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori, proprietari abitazioni ed esercenti attività turistiche/autonoleggio e agenzie viaggio/escursioni a cavallo/asino..., nonché operatori TPL/taxi e gestori servizi ormeggio)</i>	
Misura operativa 1.1.1: Introduzione di offerta di auto elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del car-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 1 area di sosta temporanea/postazione con 10 mezzi a disposizione nel centro di Favignana (Piazza Europa)	
SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
SOSTENIBILITÀ: SOCIALE	
Descrizione	
<p>I</p> <p>Questo intervento ha lo scopo di intercettare la domanda di chi sceglie la struttura alberghiera e non utilizza l'auto noleggio o lo fa solo per qualche giorno (potrebbe essere utilizzato anche da coloro che per semplicità affittano il mezzo per una settimana ma preferirebbero farlo per un periodo inferiore). Al car/moto sharing è interessato il 77% dei turisti intervistati.</p> <p>Dal momento che la domanda può essere nuova ma anche una redistribuzione di quella attuale, è opportuno che questo sistema sia gestito da un consorzio di noleggiatori.</p> <p>Il concetto di servizio è il seguente.</p> <p>L'utente sottoscrive un abbonamento oneroso, riceve un codice e una tessera microchip (Card) ed il regolamento in cui sono disciplinati tutti gli aspetti riguardanti l'utilizzo, le reciproche responsabilità.</p> <p>L'utente preleva l'auto, inserisce la Card, e riconsegna l'auto allo stesso area di sosta temporanea dove l'ha prelevata oppure, previa apposita prenotazione del posto auto, lo riconsegna in una diversa area di sosta temporanea. Il sistema complessivo (auto+sistema di gestione) rileva i parametri di utilizzo e fattura il costo per l'utilizzo.</p> <p>Si propongono le seguenti postazioni, ciascuna con 10 auto elettriche (costo/auto 30.000 euro):</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel centro di Favignana (in P.zza Europa), - a Cala Grande, - a Punta Fanfalo. <p>Il costo di investimento ammonta a 1.500.000 euro per i parcheggi e mezzi ed a 200.000 euro per il sistema di controllo. Il costo della gestione ordinaria/straordinaria dei mezzi ammonta a 135.000 euro/anno; il costo della gestione del sistema di monitoraggio ammonta 50.000 euro/anno.</p> <p>Si ipotizza che ogni auto sia utilizzata nel periodo di punta per 12 h/giorno. Con una tariffa di 3 euro/h ed una stima di 63 giorni di punta equivalenti nella stagione turistica, si ottiene un introito del servizio stimato in 2268 euro/anno/auto, quindi 90720 euro/anno in totale.</p> <p>L'utilizzo di ogni mezzo del car sharing consente una riduzione dell'utilizzo del mezzo privato non elettrico, stimato in prima approssimazione in 480 km/g, considerando una velocità media del mezzo individuale di 40 km/h.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)
	Ridurre la dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili (combustibili fossili)
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini
	Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile
Interventi correlati	
Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza	

di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 3 postazioni/ciclo-stazioni con 10 bici elettriche a disposizione per il noleggio nel centro di Favignana (in corrispondenza di via Vittorio Emanuele e/o in prossimità della nuova area di sosta temporanea sul Porto o sulla circonvallazione), a Punta Fanfalo in corrispondenza del villaggio Valtur, a Cala Grande in corrispondenza della struttura alberghiera villaggio di Ulisse ed eventualmente nelle località a mare di Burrone, Cala Azzurra.
Misura operativa 9.2.1: Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali: pannelli informativi a messaggio variabile sulla disponibilità nelle ciclostazioni di biciclette a nolo.

Risultati attesi

Questo intervento ha lo scopo di intercettare la domanda di chi sceglie la struttura alberghiera e non utilizza l'auto noleggio o lo fa solo per qualche giorno (potrebbe essere utilizzato anche da coloro che per semplicità affittano il mezzo per una settimana ma preferirebbero farlo per un periodo inferiore).

Riferimenti normativi

Decreto del Ministero dell'ambiente 27 Marzo 1998. Mobilità sostenibile nelle aree urbane

D.lgs. 163/2006 e D.Lgs. 422/1997

Elementi chiave

Ente/i attuatore/i

Ente pubblico (Comune)

Attori coinvolti

Albergatori/Noleggianti

Canali di finanziamento

Fondi Nazionali (Programmi di mobilità dolce "Bikesharing e fonti rinnovabili"/ "Iniziativa Car sharing"/ Progetto MINIMI/"Fonti rinnovabili, risparmio energetico e mobilità sostenibile nelle isole minoridel Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare)

Fondi Regionali

Incentivi comunali per lo start-up indirizzati ai privati

Costi/Risorse economiche necessarie

- I costi di massima dell'intervento sono i seguenti.
- costo di investimento: parcheggi e mezzi 1.500.000 euro; sistema di controllo 200.000
 - costi di gestione/anno : gestione ordinaria/straordinaria dei mezzi 135.000; gestione del sistema di monitoraggio 50.000
 - costo di esercizio dell'auto elettrica 0,075 euro/km

SCHEDA OPERATIVA N° 16									
Modalità di attuazione, strumenti e progetti				Tempi di attuazione					
Individuazione del canale di finanziamento. Inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Delibera Giunta/Consiglio Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio				La realizzazione del car-sharing ha "priorità 3", cioè è previsto a lungo termine (schematicamente indicato come 2020), attraverso il seguente cronoprogramma di attività elementari. Individuazione del canale di finanziamento ed inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche: 3 mesi . Gara di appalto per realizzazione e gestione del servizio: 6 mesi Anno previsto di entrata in funzione del servizio :2020					
Rappresentazione cartografica intervento				Nessuna					
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore stato di fatto	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
Veicoli flotta car/moto sharing	n°	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015				
			2020		2020	30			
Stazioni car/moto sharing	n	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015				
			2020		2020	3			
Tariffa noleggio auto/moto	€/h	ND	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015				
			2020		2020	3			
Percorrenza car sharing	(vett. x km)/g	0	2012		2012			PROGETTO	SI
			2015		2015				
			2020		2020	14.000			
Raccomandazioni per l'implementazione									
Dal momento che la domanda di un tale servizio può essere rappresentata sia da nuova domanda ma anche una redistribuzione di quella attuale, è opportuno che questo sistema sia gestito da un consorzio di noleggiatori.									

**TAB. 4.3.1-17: Scheda piano operativo LINEE GUIDA E QUESTIONARIO
MONITORAGGIO QUALITA' DEL SERVIZIO**

SCHEDA OPERATIVA N° 17	
LINEA D'AZIONE 10: Strumenti per operare l'analisi della soddisfazione dell'utente	
Misura di intervento 10.1: Predisposizione di linee guida e di un questionario per le indagini finalizzate al rilievo e monitoraggio della qualità del servizio erogato	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	
Descrizione	
<p>In termini generali ognuna delle misure di una mobilità sostenibile può essere sottoposta a valutazione indirizzando il grado di accettabilità e di soddisfazione in relazione alle diverse esigenze di mobilità (pendolare o sistematica dei residenti, concentrata in alcuni periodi dell'anno da parte dei turisti)) e più nello specifico a ciò riguarda la componente dei servizi alla mobilità. L'indagine sulla customer satisfaction rappresenta uno strumento di cui sempre più ci si avvale per valutare il gradimento da parte dell'utenza dei servizi offerti. Una buona indagine costituisce quindi un punto di partenza strategico per individuare gli aspetti da migliorare e potenziare.</p> <p>Parallelamente andrebbero sottoposte a verifica le performance del trasporto pubblico in grado di conquistare quei segmenti di mercato in cui la concorrenza del mezzo privato può essere affrontata con successo.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
<ul style="list-style-type: none"> Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti; 	<ul style="list-style-type: none"> Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità; Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini; Sottoporre a valutazione le misure e i servizi offerti nel campo della mobilità per indirizzare le scelte verso la soddisfazione del cliente.
Interventi correlati	
<p>Misura operativa 5.1.1: Introduzione di una tassa comunale che penalizzi i turisti che usano mezzi propri non ecocompatibili o li noleggiano, in modo da indurre alla scelta di veicoli ad emissioni zero.</p> <p>Misura operativa 9.1.1 (5.2.1): Introduzione di sosta a rotazione nelle aree a sosta libera dove e' presente un alto indice di rotazione.</p> <p>Misura operativa 3.3.1: Introduzione di un servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta (per reddito, per mancanza di mezzo proprio, per diversa abilità) su prenotazione, da attivarsi tramite convenzione con il servizio taxi o i noleggiatori.</p> <p>Misura operativa 3.1.1: Incremento del servizio tramite un'intensificazione del numero delle corse e l'introduzione di frequenza cadenzata a 30/60 minuti durante l'arco estivo.</p> <p>Misura operativa 3.2.1: Incentivazione di servizi di trasporto collettivo per accedere a luoghi di particolare interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico, anche su prenotazione da attivarsi come iniziativa tra privati in forma di consorzio tra strutture turistico-alberghiero e noleggiatori.</p> <p>Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio.</p> <p>Misura operativa 9.3.1: Realizzazione di aree di sosta per auto e moto in attestamento al centro storico.</p> <p>Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissione.</p> <p>Misura operativa 1.1.1: Introduzione di offerta di auto elettriche a noleggio.</p>	
Risultati attesi	
<p>La soddisfazione dell'utente sarà valutata attraverso indagini ad hoc (interviste, questionari ecc.) volte a conoscere i seguenti aspetti:</p> <p>- soddisfazione degli utenti trasportati dal trasporto pubblico locale attraverso interviste volte a verificare il grado di soddisfazione (mediante punteggio) relativamente ad aspetti riconducibili alle seguenti macro aree:</p> <p>a) comfort del viaggio (disponibilità posti a sedere, pulizia mezzo, ecc..)</p> <p>b) caratteristiche del servizio (frequenza, rispetto fermate, puntualità, ecc..)</p> <p>c) informazioni e accessibilità (acquisto documenti di viaggio, disponibilità informazioni ecc..)</p>	

SCHEDA OPERATIVA N° 17	
<p>d) infrastrutture e sicurezza (sicurezza alle fermate, a bordo ecc..)</p> <p>- accettabilità e soddisfazione relativa a interventi a favore di servizi di trasporto pubblico flessibile. Definito un programma di massima su percorsi e orari variabili andrà testata la sua accettabilità mediante un monitoraggio volto sia a quantificare l'efficacia dell'intervento ma anche a raccogliere suggerimenti, critiche, ecc..</p> <p>- accettabilità e soddisfazione relativa a interventi a favore di altri interventi. Si fa riferimento ad interventi che comportano un esborso da parte dell'utente (tariffazione degli accessi, parcheggi, noleggio bici/moto ecc..). In questo caso occorre fare una differenziazione tra residenti e turisti. Una accorta e puntuale pre-analisi sulla accettabilità (disponibilità a pagare di più una cosa e di meno un'altra) può fornire elementi molto interessanti al momento della scelta delle misure da implementare.</p> <p>Le indagini sulla customer satisfaction possono essere effettuate o a bordo dei mezzi pubblici, o presso le principali fermate. Tutte le indagini che comportano il contattare un campione di popolazione residente possono essere svolte telefonicamente attraverso una breve intervista. Questionari, in più lingue, rivolti ai turisti possono essere consegnati presso le aziende di soggiorno, strutture ricettive (alberghi, campeggi ecc..).</p>	
Riferimenti normativi	
<p>La programmazione di indagini periodiche sulla soddisfazione dei cittadini per i servizi pubblici locali sollecitata come opportuna nel corso degli ultimi anni, è diventata obbligatoria con le previsioni della Legge finanziaria per il 2008.</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	<p>Municipalità</p> <p>Gestori strutture ricettive</p> <p>Gestori dei servizi alla mobilità (TPL/noleggio, ecc.)</p>
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	Definizione/ U. misura
Ripartizione modale	(% spostamenti per modo)
Accessibilità	(n. servizi, fermate TPL)
Qualità e comfort del servizio	punteggio
Raccomandazioni per l'implementazione	
<ul style="list-style-type: none"> • L'indagine va effettuata da un soggetto terzo rispetto a chi eroga il servizio; • Il questionario deve essere di facile compilazione; • I punti di distribuzione del questionario devono essere facilmente accessibili agli intervistati; • La distribuzione e la rilevazione dell'informazione dovrebbe essere ripetuta annualmente. 	

TAB. 4.3.1-18: Scheda piano operativo IDENTIFICAZIONE SINERGIE

SCHEDA OPERATIVA N° 18	
LINEA D'AZIONE 11: Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico	
Misura di intervento 11.2: Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	
Descrizione	
<p>Il coinvolgimento effettivo della società civile – sia essa intesa come insieme di rappresentanze organizzate dei diversi gruppi di interesse che orbitano intorno alle tematiche dei trasporti e dello sviluppo urbano o come insieme più vasto che include anche i singoli cittadini – è ormai considerato una componente basilare nei processi pianificatori, in special modo nei casi in cui vi sono situazioni potenzialmente conflittuali da gestire.</p> <p>Un programma di coinvolgimento dei cittadini e dei detentori di interessi se ben accuratamente concepito ed altrettanto bene attuato, aumenta le possibilità di successo del processo di pianificazione rispetto ad approcci di tipo esclusivamente tecnico analitico. Una vasta partecipazione dà visibilità alla complessità degli obiettivi individuati e facilita la comprensione e la condivisione dei problemi da affrontare.</p> <p>Al tempo stesso consente di sviluppare soluzioni innovative e di promuovere il sostegno dell'opinione pubblica e l'accettabilità dell'insieme delle azioni (politiche) che compongono la strategia scelta. La partecipazione può dunque rendere economicamente più sostenibile il processo di elaborazione tecnica della programmazione e migliorare l'efficienza e l'efficacia della fase di attuazione del Piano poiché gli eventuali punti "problematici" sono affrontati preventivamente.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
<p>Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti</p> <p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	<p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile.</p>
Interventi correlati	
Misura di intervento 11.1: Mappatura della società civile	
Risultati attesi	
<p>Si propone di attivare un circolo della responsabilità, un sistema di relazioni basato sulla partecipazione sinergica di diversi attori sociali per progettare, implementare e monitorare le azioni pubblico-private con il contributo delle competenze di ognuno, al fine di consolidare una cultura diffusa della responsabilità sociale. Le organizzazioni provenienti dal settore pubblico, privato e dalla società civile, che si impegnano volontariamente e reciprocamente in relazioni innovative per perseguire obiettivi comuni attraverso la messa in comune delle loro risorse e competenze. Tale sistema contribuisce alla creazione volontaria di un modello sostenibile e competitivo per la società civile.</p> <p>Tale modello applicato per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementa i programmi attraverso il sostegno economico e il supporto pubblico - Ottiene legittimazione delle attività - Migliora la comunicazione interna ed esterna - Aumenta l'efficacia operativa - Permette la condivisione di competenze e risorse - Attua sinergie fra attori locali chiave verso obiettivi comuni. <p>Lo sviluppo di comportamenti socialmente responsabili da parte degli attori locali è un aspetto fondamentale per contribuire allo sviluppo sostenibile dei territori locali e alla protezione dell'ambiente. Questa sinergia si riflette sia <u>all'interno della Partnership</u> (benefici comuni) sia <u>nella Società Civile</u> (benefici esterni).</p>	
Riferimenti normativi	
Il tema della partecipazione alle scelte di governo locale è contenuto in molti dei documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.	

SCHEDA OPERATIVA N° 18	
<p>- Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione.</p> <p>- Legge 108/2001 ratifica convenzione Arhus</p> <p>- Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali</p> <p>- Direttiva 2003/35/CE relativa alla partecipazione del pubblico alle procedure ambientali</p> <p>- DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali</p> <p>- Legge 241/1990 sul procedimento amministrativo e accesso ai documenti amministrativi (modificata con Legge 15/2005) e DLgs 267/2000 (testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali)</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Amministratori Funzionari e tecnici dell'ente pubblico Portatori di interesse (stakeholders) Facilitatori
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di incontri realizzati	
Numero di adesioni alle attività partecipative	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<p>In qualunque livello di pianificazione si intenda attivare la partecipazione è necessario che vi sia legittimazione tra l'Ente che promuove, il processo e gli attori coinvolti a partecipare e tra gli attori stessi. Tale legittimazione è legata all'impegno ed alle garanzie istituzionali in merito alle possibili ricadute operative che avranno le indicazioni e le elaborazioni che saranno prodotte nell'ambito del processo partecipativo. La credibilità dell'Ente promotore viene inoltre misurata rispetto alle risorse messe in campo in termini di personale dedicato e di fondi economici. Per la buona riuscita del processo è determinante l'assunzione del rispetto delle regole come elemento fondativo del modello partecipativo.</p>	

TAB. 4.3.1-19: Scheda piano operativo IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI

SCHEDA OPERATIVA N° 19	
LINEA D'AZIONE 11: Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico	
Misura di intervento 11.3: Identificazione dei progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	
Descrizione	
<p>Il coinvolgimento effettivo della società civile – sia essa intesa come insieme di rappresentanze organizzate dei diversi gruppi di interesse che orbitano intorno alle tematiche dei trasporti e dello sviluppo urbano o come insieme più vasto che include anche i singoli cittadini – è ormai considerato una componente basilare nei processi pianificatori, in special modo nei casi in cui vi sono situazioni potenzialmente conflittuali da gestire.</p> <p>Un programma di coinvolgimento dei cittadini e dei detentori di interessi se ben accuratamente concepito ed altrettanto bene attuato, aumenta le possibilità di successo del processo di pianificazione rispetto ad approcci di tipo esclusivamente tecnico analitico. Una vasta partecipazione dà visibilità alla complessità degli obiettivi individuati e facilita la comprensione e la condivisione dei problemi da affrontare.</p> <p>Al tempo stesso consente di sviluppare soluzioni innovative e di promuovere il sostegno dell'opinione pubblica e l'accettabilità dell'insieme delle azioni (politiche) che compongono la strategia scelta. La partecipazione può dunque rendere economicamente più sostenibile il processo di elaborazione tecnica della programmazione e migliorare l'efficienza e l'efficacia della fase di attuazione del Piano poiché gli eventuali punti "problematici" sono affrontati preventivamente.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
<p>Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	<p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile.</p>
Interventi correlati	
Misura di intervento 11.2: Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS	
Risultati attesi	
<p>La realizzazione di un intervento di pubblica utilità mediante project financing o altre forme di finanziamento è pur sempre un investimento pubblico e come tale, prima di essere deciso, implica una serie di valutazioni da parte dell'ente pubblico, alcune delle quali previste nei contenuti degli Studi di Fattibilità predisposti per ottenere finanziamenti specifici.</p> <p>La misura è finalizzata al raggiungimento di due distinti obiettivi:</p> <p>a) fornire gli elementi di base per una conoscenza specialistica a coloro che, nella prospettiva del coinvolgimento di capitali privati, saranno chiamati ad elaborare Analisi di Fattibilità o ad interpretarne i risultati;</p> <p>b) dare ai soggetti responsabili della decisione d'investimento elementi utili per comprendere le finalità dell'Analisi di Fattibilità condotta con tali prospettive, i relativi limiti e modalità di applicazione.</p> <p>I contenuti dello Studi di Fattibilità, avendo la finalità di ottimizzare le risorse pubbliche destinate allo specifico intervento, devono fare riferimento alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificazione dei bisogni da soddisfare con il progetto ed identificazione degli standard di servizio ottimali per soddisfare tali bisogni; - Identificazione dei costi da sostenere in caso di realizzazione diretta del progetto, valorizzando i rischi assunti in termini di tempistica, capacità di raggiungere gli standard previsti e tutela degli interessi pubblici; - Identificazione delle differenti forme di coinvolgimento di privati per la realizzazione del progetto e loro valorizzazione, - Individuazione dei fondi pubblici, da ogni parte essi provengano (comunitari, leggi statali di settore, leggi regionali di settore, etc..) per finanziare il progetto, - Verifica, per la soluzione individuata, della sostenibilità economico finanziaria pubblica nell'orizzonte temporale definito, comprensiva dei costi transattivi in caso di progetti complessi; - Verifica dell'impatto economico-finanziario per l'ente pubblico.. 	

SCHEDA OPERATIVA N° 19	
Riferimenti normativi	
<p>Il tema della partecipazione alle scelte di governo locale è contenuto in molti dei documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione. - Legge 108/2001 ratifica convenzione Arhus - Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali - Direttiva 2003/35/CE relativa alla partecipazione del pubblico alle procedure ambientali - DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali - Legge 241/1990 sul procedimento amministrativo e accesso ai documenti amministrativi (modificata con Legge 15/2005) e DLgs 267/2000 (testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali) 	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Ente pubblico (Comune)	Analisti finanziari Investitori
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2020
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<p>In qualunque livello di pianificazione si intenda attivare la partecipazione è necessario che vi sia legittimazione tra l'Ente che promuove, il processo e gli attori coinvolti a partecipare e tra gli attori stessi. Tale legittimazione è legata all'impegno ed alle garanzie istituzionali in merito alle possibili ricadute operative che avranno le indicazioni e le elaborazioni che saranno prodotte nell'ambito del processo partecipativo. La credibilità dell'Ente promotore viene inoltre misurata rispetto alle risorse messe in campo in termini di personale dedicato e di fondi economici. Per la buona riuscita del processo è determinante l'assunzione del rispetto delle regole come elemento fondativi del modello partecipativo.</p>	

TAB. 4.3.1-20: Scheda piano operativo CAMPAGNA INFORMATIVA

SCHEDA OPERATIVA N° 20		
LINEA D'AZIONE 12: Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile		
Misura di intervento 12.1: Predisposizione di una campagna informativa sull'implementazione del PMS		
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA		
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE		
Descrizione		
<p>La comunicazione, l'informazione e l'educazione ambientale sono strumenti primari per sensibilizzare la popolazione verso lo sviluppo sostenibile, per modificarne i comportamenti, per rendere partecipi, sollecitando un senso di responsabilità personale, i cittadini ai processi di soluzione dei problemi ambientali. L'educazione ambientale, come educazione alla sostenibilità, attraverso l'informazione, la conoscenza e l'esperienza permette di far comprendere le questioni ambientali e le relazioni esistenti tra le diverse componenti, di incrementare la consapevolezza sulla necessità di riorientare i comportamenti individuali verso stili di vita più sostenibili.</p>		
Obiettivi		
Obiettivo generale	Obiettivi specifici	
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	
Interventi correlati		
Tutti gli interventi		
Risultati attesi		
<p>La diffusione e circolazione delle informazioni è una componente fondamentale e basilare di qualsiasi approccio inclusivo. Lo scambio e l'accesso all'informazione costituisce il primo elementare livello nella partecipazione dei cittadini alla gestione pubblica, in quanto fornisce al processo la risorsa che permette di creare una condivisione del patrimonio conoscitivo e quindi costruire un comune livello di dialogo. La diffusione dell'informazione deve assicurare sia il raggiungimento dei destinatari sia la comprensione dei messaggi, che dipende molto dalle conoscenze e capacità di chi li riceve. In breve, il processo comunicativo è un processo complesso e con molti attori che comporta sempre tre momenti fondamentali: comunicare, recepire e capire:</p> <p>Informazione unidirezionale</p> <p>La maggior parte dell'informazione viene diffusa in modo attivo da parte di chi la diffonde e accolta in modo passivo da parte di chi la riceve. Si tratta dell'approccio di informazione più diffuso, basti pensare a tutte le informazioni che quotidianamente vengono divulgate tramite la televisione, l'internet, gli opuscoli distribuiti da enti e società ecc. Nella tabella successiva si segnalano alcuni dei metodi più diffusi:</p>		
METODI/TECNICHE	A CHI SI RIVOLGE	FINALITÀ
Distribuzione materiale informativo stampato (pubblicazioni, newsletters, volantini, inserti nei giornali, ecc.)	Tutta la comunità oppure specifici gruppi di utenza	Ampia diffusione di informazioni in relazione ad un problema (p.es. traffico automobilistico), una strategia (p. es. potenziamento del trasporto pubblico), progetto (p. es. realizzazione di piste ciclabili)
Messa a disposizione di materiale nei luoghi accessibili (scuole, uffici pubblici, ecc.)		
Servizi televisivi, radiofonici	Tutta la comunità	Annuncio o aggiornamenti su iniziative, decisioni, sviluppi del processo di attuazione del Piano di Mobilità
Siti web	Cittadini che possiedono il necessario livello di conoscenza per accedere alla rete	
Conferenze stampa	Giornalisti ed indirettamente tutta la comunità (lettori di giornali e utenti TV e radio)	
Informazione interattiva		

SCHEDA OPERATIVA N° 20

Ad un grado più elevato di partecipazione, l'informazione viene fornita in un contesto nel quale è già previsto il modo per ottenere un feedback (commenti, opinioni, integrazioni informative) da parte di chi ha ricevuto l'informazione. Le attività d'informazione interattiva sono in realtà la base per un processo di partecipazione più ampia poiché tendono a gettare le basi per processi più strutturati finalizzati non solo all'ampliamento e condivisione del processo conoscitivo (analisi del contesto) ma ad un approfondimento comune dei problemi (individuazione di barriere e ostacoli), fino alla discussione sui possibili interventi da compiere per migliorare la situazione esistente (definizione delle strategie da attuare), e così via. Nella tabella successiva si segnalano alcuni dei metodi più diffusi.

METODI/TECNICHE	A CHI SI RIVOLGE	FINALITA'
Sportelli informativi	Tutta la comunità	Servizio permanente di diffusione di informazioni su mobilità locale e di raccolta di commenti ed opinioni
Siti web interattivi	Cittadini che possiedono il necessario livello di conoscenza per accedere alla rete	Servizio permanente di diffusione di informazioni su mobilità locale e di approfondimenti su temi specifici legati alla mobilità. Raccolta di commenti, opinioni e contributi tecnici
Incontri mirati con alcuni gruppi di utenti/cittadini su problemi specifici (p. es. incontro con i commercianti che si oppongono alla chiusura al traffico del centro urbano)	Gruppi di utenti/cittadini individuati sulla base della loro relazione con il problema da discutere Altri cittadini interessati	Diffusione occasionale di informazioni approfondite su singolo tema di mobilità e raccolta di commenti opinioni
Consiglio comunale aperto	Cittadini interessati a specifiche decisioni	Maggiore trasparenza del processo decisionale Esposizione da parte dei cittadini delle proprie opinioni
Forum sulla mobilità e gruppi tematici su temi specifici	Tutta la comunità Gruppi di utenti/operatori/cittadini interessati al tema specifico	Diffusione di informazioni e confronto delle diverse opinioni Creazione di tavoli di negoziazione

Riferimenti normativi

Il tema dell'informazione ambientale è contenuto in molti documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.

- Dichiarazione di Salonico (1997), Conferenza internazionale Ambiente e Società: educazione e sensibilizzazione per la sostenibilità
- Carta dei principi di Fuggi (1997), con la quale sono stati definiti i principi per l'educazione ambientale in Italia
- Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione.
- VI Programma di azione per l'ambiente della Comunità Europea (2001), che evidenzia il ruolo strategico e trasversale che le strategie di informazione ed educazione ambientale giocano nell'ambito di ogni azione di miglioramento della qualità ambientale
- Legge 108/2001 ratifica convenzione Arhus
- Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali
- DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali
- Legge 150/2000 e Direttiva del Ministro per la Funzione Pubblica n. 422 del 7/02/2000, che ha rappresentato un ulteriore riconoscimento dell'importanza della Comunicazione per le Amministrazioni Pubbliche.
- "Orientamenti e obiettivi per il nuovo quadro programmatico per l'Educazione all'ambiente e allo sviluppo sostenibile" (2007), accordo sancito dalla Conferenza Stato – Regioni nella seduta del 1 agosto 2007, il quale sottolinea che "gli aspetti culturali e formativi che possono orientare le scelte degli individui e delle comunità [...] hanno una forte rilevanza e richiedono un impegno programmatico per adeguare strumenti e modelli d'intervento all'interno di un percorso che vede coinvolti vari gradi e livelli di responsabilità politica, istituzionale e sociale".

Elementi chiave

Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Municipalità, Gestori del trasporto pubblico,	Amministratori Tecnici, Comunicatori.

SCHEDA OPERATIVA N° 20	
Istituzioni scolastiche, Associazioni.	
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
progetti ed indagini ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di materiali (depliant, manifesti, linee guida ecc) e canali (sportelli informativi, incontri, sito web, ecc) utilizzati per iniziativa;	
Durata dell'iniziativa.	
Raccomandazioni per l'implementazione	
<p>Un programma di comunicazione per stadi è più utile per ottenere dei cambiamenti nel comportamento: una campagna d'informazione pubblica dovrebbe essere seguita da più campagne specifiche per gruppi di utenti.</p> <p>Una campagne di informazione è più efficace quando si associa a concreti misure/azioni, per es. l'attivazione di un nuovo servizio di mobilità (car-sharing, bus a chiamata ecc), la realizzazione di piste ciclabili ecc.</p> <p>Assicurarsi di conoscere bene l'opinione pubblica corrente prima di pianificare una campagna d'informazione facendo delle indagini ad hoc se necessario per conoscere le attitudini dei diversi gruppi di utenti (studenti, turisti, pendolari ecc.).</p> <p>Rivolgersi prima di tutto ai cosiddetti gruppi "facili" es. a coloro che si sa reagiranno in maniera positiva e realizzeranno i cambiamenti voluti.</p>	

TAB. 4.3.1-21: Scheda piano operativo CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE

SCHEDA OPERATIVA N° 21	
LINEA D'AZIONE 12: Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile	
Misura di intervento 12.2: Linee guida per la realizzazione di una campagna educativa sulla mobilità sostenibile in ambito insulare	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>La comunicazione, l'informazione e l'educazione ambientale sono strumenti primari per sensibilizzare la popolazione verso lo sviluppo sostenibile, per modificarne i comportamenti, per rendere partecipi, sollecitando un senso di responsabilità personale, i cittadini ai processi di soluzione dei problemi ambientali. L'educazione ambientale, come educazione alla sostenibilità, attraverso l'informazione, la conoscenza e l'esperienza permette di far comprendere le questioni ambientali e le relazioni esistenti tra le diverse componenti, di incrementare la consapevolezza sulla necessità di riorientare i comportamenti individuali verso stili di vita più sostenibili.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>
Interventi correlati	
Tutti gli interventi	
Risultati attesi	
<p>L'educazione ambientale si pone in una prospettiva di educazione permanente, essendo potenzialmente rivolta a tutti i soggetti di tutte le età ed inserita ad ogni livello di educazione formale, non formale ed informale. L'interlocutore privilegiato è certamente il mondo della scuola ma l'attenzione si sta estendendo anche all'utenza adulta coinvolgendo in azioni di informazione e formazione pressoché tutti i settori della società. La scelta del metodo nonché i contenuti di una campagna di educazione ambientale devono essere sempre definiti in collaborazione con i docenti delle scuole e/o gli esperti del settore (p.es. Centri Regionali INFEA). L'educazione ambientale, nei soggetti che hanno concluso l'iter formativo scolastico, deve poter affiancare e completare l'aggiornamento delle competenze professionali per operare secondo le linee strategiche individuate per la sostenibilità ambientale, economica e sociale del settore di mobilità.</p> <p>Esempio di schema tipo dei contenuti per iniziative di educazione/formazione ambientale</p>	
Finalità	<p>analizzare le relazioni tra mobilità e salute/qualità della vita/ambiente</p> <p>applicare elementi di ecologia quotidiana</p> <p>percepire la complessità delle tematiche legate alla mobilità di persone e merci (aspetti ambientali, economici e sociali) a livello globale</p> <p>sperimentare stili di vita più "sostenibili" e promuovere buone pratiche negli spostamenti quotidiani</p>
Riferimenti normativi	
<p>Il tema dell'informazione ambientale è contenuto in molti documenti internazionali sul tema della sostenibilità a partire dal documento della Conferenza di Rio '92 fino ai più recenti documenti emanati a livello europeo e internazionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichiarazione di Salonico (1997), Conferenza internazionale Ambiente e Società: educazione e sensibilizzazione per la sostenibilità - Carta dei principi di Fuggi (1997), con la quale sono stati definiti i principi per l'educazione ambientale in Italia - Convenzione di Arhus (1998), che promuove il coinvolgimento ed una maggiore sensibilizzazione e informazione dei cittadini nei processi decisionali che coinvolgono tematiche ambientali. La convenzione si basa su tre elementi: la definizione di regole per l'accesso alle informazioni sull'ambiente; la definizione di gruppi di interesse che partecipino ai processi decisionali e il diritto del pubblico di rivolgersi alla giustizia nei confronti dei governi che non hanno rispettato gli obblighi legali della Convenzione. - VI Programma di azione per l'ambiente della Comunità Europea (2001), che evidenzia il ruolo strategico e trasversale che le strategie di informazione ed educazione ambientale giocano nell'ambito di ogni azione di miglioramento della qualità ambientale 	

SCHEDA OPERATIVA N° 21	
<p>- Legge 108/2001 ratifica convenzione Aarhus</p> <p>- Direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni ambientali</p> <p>- DLgs 195/2005 di recepimento della direttiva europea 2003/4/CE sull'accesso alle informazioni ambientali</p> <p>- Legge 150/2000 e Direttiva del Ministro per la Funzione Pubblica n. 422 del 7/02/2000, che ha rappresentato un ulteriore riconoscimento dell'importanza della Comunicazione per le Amministrazioni Pubbliche.</p> <p>- "Orientamenti e obiettivi per il nuovo quadro programmatico per l'Educazione all'ambiente e allo sviluppo sostenibile" (2007), accordo sancito dalla Conferenza Stato – Regioni nella seduta del 1 agosto 2007, il quale sottolinea che "gli aspetti culturali e formativi che possono orientare le scelte degli individui e delle comunità [...] hanno una forte rilevanza e richiedono un impegno programmatico per adeguare strumenti e modelli d'intervento all'interno di un percorso che vede coinvolti vari gradi e livelli di responsabilità politica, istituzionale e sociale".</p>	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	Attori coinvolti
Municipalità, Gestori del trasporto pubblico, Istituzioni scolastiche, Associazioni.	Amministratori Tecnici, Comunicatori.
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Non quantificabili in tale fase.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
progetti ad hoc	2015
Rappresentazione cartografica intervento	nessuna
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di destinatari dell'iniziativa che sono stati coinvolti/raggiunti, per gruppo (studenti, cittadini, ecc) e per tipologia di iniziativa (educazione ambientale e formazione)	
Numero di attori locali coinvolti nell'attuazione dell'iniziativa	
Risorse umane e finanziarie destinate ad ogni iniziativa	
Raccomandazioni per l'implementazione	
Assicurarsi di conoscere bene l'opinione pubblica corrente prima di pianificare una campagna educativa facendo delle indagini ad hoc.	
Rivolgersi prima di tutto ai cosiddetti gruppi "facili" es. a coloro che si sa reagiranno in maniera positiva e realizzeranno i cambiamenti voluti.	

TAB. 4.3.1-22: Scheda piano operativo SVILUPPO DEL PIANO DELLA MOBILITA' DOLCE/PANORAMICA/TURISTICA

SCHEDA OPERATIVA N° 22	
LINEA D'AZIONE 13: Elementi di una campagna di promozione e marketing in cooperazione con le strutture ricettive e l'industria turistica in generale, finalizzata alla creazione di offerta che tenga in considerazione la mobilità sostenibile	
Misura di intervento 13.1: Sviluppo del Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni	
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
Descrizione	
<p>Il turismo è lo strumento di sviluppo economico per le isole minori ma è anche causa di inquinamento e degrado ambientale. I territori che accolgono i turisti devono far fronte a un consistente temporaneo incremento della popolazione nei periodi di alta stagione, che può sovraccaricare eccessivamente il sistema di trasporto locale e l'ambiente che i turisti sono venuti a visitare. Indirizzarsi verso un turismo sostenibile vuole dire maturare e promuovere strumenti in grado di valorizzare e tutelare il patrimonio ambientale e culturale offrendo nello stesso tempo concreti vantaggi al territorio sotto il profilo economico e sociale.</p> <p>Promuovere una nuova cultura della mobilità dei turisti significa quindi non solo informare sui servizi offerti ma mettere in atto adeguati e accattivanti strumenti di marketing in grado di costruire un'immagine coerente e unitaria sui temi della sostenibilità (mobilità, qualità dell'accoglienza turistica, qualità del territorio): un vero e proprio marchio di prodotto che deve suscitare identificazione, rispetto ed emozioni.</p> <p>Un percorso lungo e difficile, che deve tradursi in un cambiamento di mentalità e nell'applicazione di "buone pratiche" in grado di coinvolgere politiche territoriali, attività culturali, trasporti uso delle acque, consumi, produzione di rifiuti, attraverso il contributo di tutti gli attori coinvolti: enti pubblici, operatori privati, associazioni, cittadini, turisti.</p> <p>Nello specifico il Piano di Mobilità dolce per l'isola prevede la valorizzazione di sentieri per uso pedonale e ciclabile e sentieri solo pedonali (con l'istituzioni anche di nuovi punti fermata TPL ed utilizzando quindi la rete TPL esistente (linea 1, linea 2 e linea 3), come riportato nelle tavole di Piano di Mobilità dolce allegato al PMS. Esso sviluppa anche l'istituzione di punti prelievo/consegna biciclette, postazioni di bike sharing e car sharing oltre alla realizzazione di nuove piste ciclabili così come riportato nella tavola grafica anzidetta. Per maggiori dettagli si rimanda alle tavole di Piano di Mobilità dolce.</p>	
Obiettivi	
Obiettivo generale	Obiettivi specifici
Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>
Interventi correlati	
<p>Misura operativa 3.3.1: Introduzione di un servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta (per reddito, per mancanza di mezzo proprio, per diversa abilità) su prenotazione, da attivarsi tramite convenzione con il servizio taxi o i noleggiatori.</p> <p>Misura operativa 3.1.1: Incremento del servizio tramite un'intensificazione del numero delle corse e l'introduzione di frequenza cadenzata a 30/60 minuti durante l'arco estivo.</p> <p>Misura operativa 3.2.1: Incentivazione di servizi di trasporto collettivo per accedere a luoghi di particolare interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico, anche su prenotazione da attivarsi come iniziativa tra privati in forma di consorzio tra strutture turistico-alberghiero e noleggiatori.</p> <p>Misura operativa 1.2.1: Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio.</p> <p>Misura operativa 8.2.1: Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissione.</p> <p>Misura operativa 1.1.1: Introduzione di offerta di auto elettriche a noleggio.</p> <p>Misura operativa 4.1.1: Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike.</p> <p>Misura operativa 4.1.2: Individuazione e realizzazione di percorsi ciclabili sulla viabilità esistente laddove sia possibile mantenere una separazione dal traffico motorizzato sia per la realizzazione di piste ciclabili in sede propria o riservata sia per l'individuazione di percorsi</p>	

SCHEDA OPERATIVA N° 22	
interamente dedicati.	
Risultati attesi	
<p>Il piano della mobilità dolce/panoramica/turistica sulla base delle indicazioni proposte dal PMS può essere inserito nei procedimenti di promozione turistica del territorio. Particolare attenzione deve essere posta con un progetto ad hoc alla misura operativa: "Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike" facendo riferimento alle indicazioni presenti nei piani specifici prodotti dall'Ente gestore della Riserva naturale.</p> <p>L'obbiettivo è favorire lo sviluppo delle potenzialità del territorio in chiave di marketing territoriale, abbinando la riqualificazione dei servizi per la mobilità con l'offerta turistica di qualità. Sintesi dei passaggi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definizione delle linee di azione e di intervento per la promozione turistica del territorio, a partire dalle caratteristiche materiali (infrastrutture di mobilità, disponibilità e qualità dei servizi ecc ...) e immateriali (know how, patrimonio naturalistico, culturale ecc...). - Costituzione di tavoli tecnici con gli operatori delle diverse categorie del sistema turistico e della mobilità per individuare i requisiti minimi da rispettare e gli impegni di miglioramento su temi quali la qualità dei servizi offerti, il rispetto dell'ambiente, l'attenzione all'utente, la promozione del territorio e delle sue tipicità, ecc. e per definire una carta di impegni (Protocollo). - Definizione di Linee Guida per la qualità del territorio (Impiego di standard di qualità o sistemi di accreditamento nazionali o internazionali, accordi o marchi di qualità locali). - Creazione di un'immagine, scelta dei materiali/strumenti promozionali (depliant, manifesti, linee guida ecc) e dei canali di distribuzione (sportelli informativi, incontri, sito web, ecc). - Individuazione di possibili incentivi che dovrebbero essere indirizzati ad incoraggiare il comportamento sperato (p.es. sconti tariffari per l'uso dei modi pubblici, integrazione con i pacchetti turistici). 	
Riferimenti normativi	
<p>Carta per un Turismo Sostenibile: Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, Lanzarote, 1995.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commissione Europea - Regolamento n. 1980/2000 sul marchio di qualità ecologica (Ecolabel). • Commissione Europea - Regolamento n. 761/2001 su "Adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS)" • Dichiarazione di Québec sull'Ecoturismo, 2002. • Dichiarazione di Djerba sul Turismo e il Cambiamento Climatico, 2003. • Commissione Europea - Comunicazione COM (2007) n. 621 "Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo". 	
Elementi chiave	
Ente/i attuatore/i	
Municipalità Gestori del trasporto pubblico Enti per la promozione turistica Operatori turistici Associazioni culturali ed ambientali	
Canali di finanziamento	Costi/Risorse economiche necessarie
Fondi Comunali	Costo operatore privato alle postazioni di prelievo/consegna bici, o sull'arco dei 3 mesi estivi,: circa 10.000 euro . Medesimo costo operatore privato per postazioni bike-sharing presidiate ove presenti.
Modalità di attuazione, strumenti e progetti	Tempi di attuazione
Indagine ad hoc	2020
Rappresentazione cartografica intervento	Tavole di Mobilità dolce
Indicatori di monitoraggio	
Indicatore	
Numero di interventi attuati per settore di intervento	

SCHEDA OPERATIVA N° 22
Risorse umane e finanziarie destinate all'iniziativa
Numero di destinatari raggiunti, per gruppo e per canale utilizzato
Impiego di standard di qualità o di sistemi di accreditamento
<i>Raccomandazioni per l'implementazione</i>
<ul style="list-style-type: none">- Intraprendere un'attività di animazione sociale finalizzata a rendere partecipi dell'iniziativa la popolazione e le persone direttamente coinvolte nell'attività turistica e di promozione del territorio (operatori del settore turistico, associazioni culturali ed ambientaliste, opinion leaders e decisori del turismo).- Garantire la messa in atto di azioni di feedback per verificare i risultati delle attività di promozione.- I messaggi promozionali devono essere accompagnati anche da dati che mostrano come le azioni avviate contribuiscono al miglioramento della qualità ambientale locale e globale.- Evidenziare i vantaggi economici e sociali che derivano dalla caratterizzazione del territorio come destinazione sostenibile.