sisplan

igeam

PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE INTERNA ALLE ISOLE MINORI SICILIANE OCCIDENTALI

Comune di Favignana

ISOLA DI FAVIGNANA

IL PMS QUALE AZIONE DELL'APQ SVILUPPO LOCALE-POR SICILIA 2000/2006

Nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro APQ – *Sviluppo Locale-POR Sicilia 2000/2006*; *Addendum Isole Minori* – sono state individuate otto azioni trasversali a regia regionale tra le quali una specificatamente destinata alla redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle Isole Minori siciliane *(Isole Egadi, Isole Pelagie, Pantelleria e Ustica)* prevedendone il finanziamento.

L'azione è finalizzata al miglioramento della qualità ambientale delle Isole Minori Siciliane attraverso interventi tesi a migliorare la mobilità di persone e merci e per ridurre gli impatti ambientali negativi e i costi sociali dovuti al carico di presenze turistiche.

INTRODUZIONE

Le misure di intervento di mobilità sostenibile considerate nello sviluppo del PMS sono state scelte con riferimento alla capacità delle stesse di perseguire i seguenti obiettivi:

- **ridurre le esternalità legate all'uso dell'auto, attraverso interventi di fluidificazione del traffico, regolamentazione della sosta e dell'accesso alle aree di maggiore attrazione (ZTL, Aree pedonali);**

- **incoraggiare gli spostamenti sui modi di trasporto a minor impatto ambientale (ciclabili, pedonali, trasporto collettivo);**

- **ridurre gli spostamenti in auto, ovvero ridurre il ricorso all'auto propria per soddisfare il bisogno di mobilità;**

- **innalzare l'efficienza delle infrastrutture, attraverso la loro riqualificazione e l'impiego di tecnologie in grado di ottimizzarne l'utilizzo;**

- **integrare le politiche settoriali (trasporti-territorio-ambiente) e gli strumenti di pianificazione (PRG, Piani Strategici, ecc.);**

- **costruire il consenso attorno alle misure promosse dal piano, mediante strumenti di comunicazione, educazione e la partecipazione consapevole della popolazione;**

- **promuovere il parternariato tra i soggetti istituzionali, gli operatori e le associazioni al fine di sviluppare la progettualità e l'attuazione delle misure.**

SINTESI DELLE MISURE DI PIANO E CONSIDERAZIONI SULL' IMPATTO DEL PMS

Le misure operative riportate nella tabella che segue sono rappresentate nelle Tavole di Piano per l'isola di Favignana- centro urbano e per l'intera isola; nello specifico:

- **azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile;**
- **misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico rispetto agli standard di qualità definiti (intensità del servizio, tipologia dei mezzi, tipo di utente.....);**
- **percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce;**
- **misure di riduzione emissioni CO2. Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita;**
- **nuova modalità di gestione di parcheggi e aree di sosta;**
- **l'incentivazione dei maggiori operatori del settore del noleggio di biciclette elettriche 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 del nuovo parcheggio sul Porto o sulla circonvalazione), 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**
- **introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico e accesso alla ZTL regolamentato con contrassegno.**

Tali misure porteranno a un minore aggravio in termini di inquinamento atmosferico, a una diversa esposizione al rumore per la popolazione in aree esposte a varie sorgenti di rumore utile per la definizione di previsioni generali da prevedersi nei piani di azione e complessivamente ad effetti positivi diretti per l'ambiente urbano.

Le misure del Piano hanno interessato anche il modo di trasporto:

- **con l'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**

il parco veicolare circolante:

- **con l'attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissioni zero**
- **l'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.**

Dal punto di vista degli impatti ambientali degli interventi previsti nel PMS dell'isola essi sono prevalentemente di tipo diretto, potenzialmente positivi, a lungo termine e permanenti.

Infatti gli impatti cumulativi degli interventi di Piano risultano di tipo diretto, potenzialmente positivi e permanenti sulle seguenti componenti:

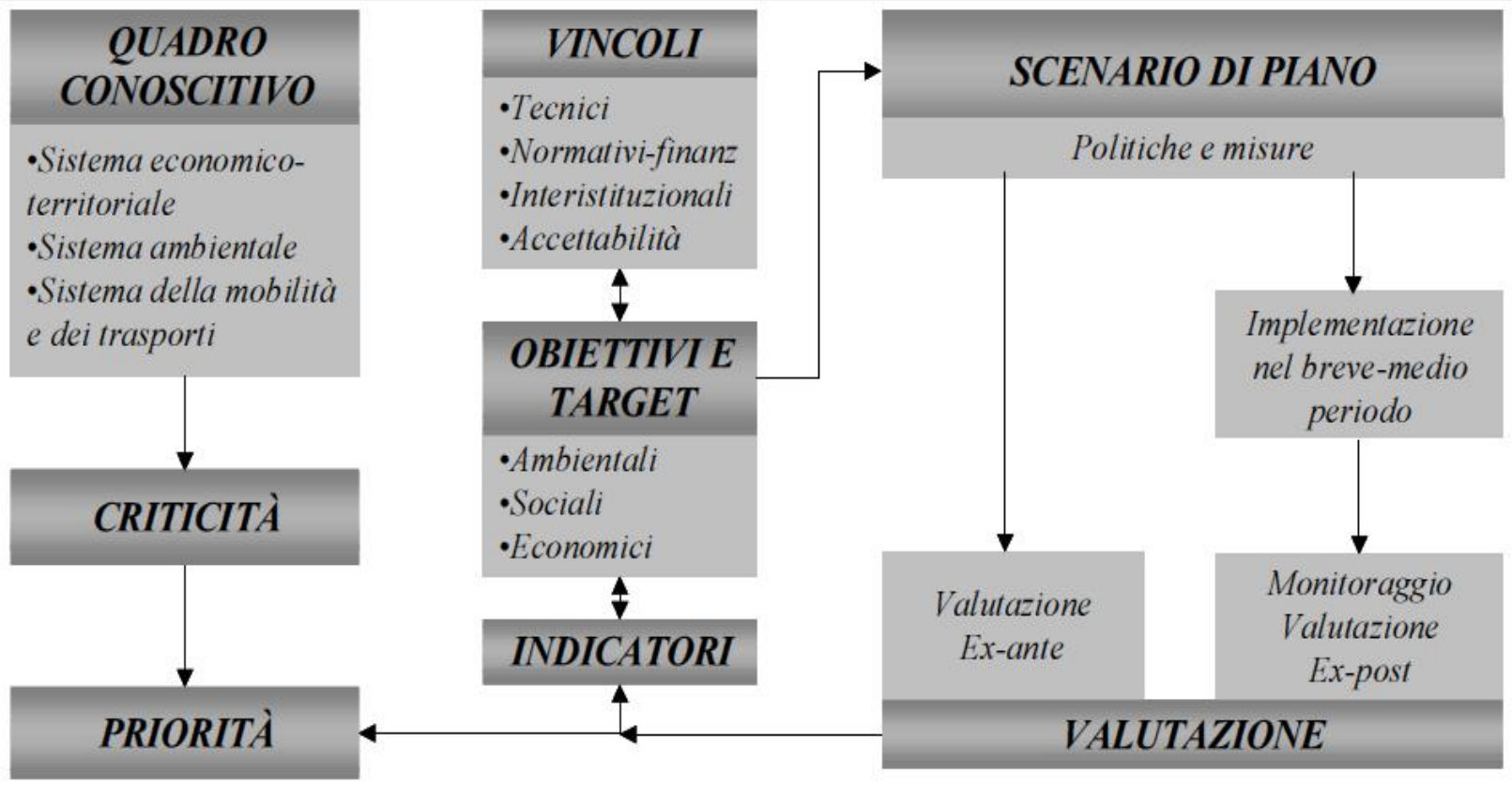
- **Ambiente urbano e beni materiali**
- **Aria e fattori climatici**
- **Rumore**
- **Mobilità e trasporti**

Invece gli impatti cumulativi risultano di tipo secondario, potenzialmente positivi e permanenti su:

- **Fauna, flora, biodiversità e paesaggio**
- **Patrimonio culturale, architettonico e archeologico**
- **Popolazione e salute umana**
- **Energia**

SCHEMA LOGICO DEL PMS

Lo schema logico raffigurato nel diagramma seguente, conferma l'impostazione del PMS quale piano dinamico, che deve essere monitorato ed eventualmente aggiornato nei contenuti in considerazione di mutate esigenze e condizioni inerenti l'offerta e la domanda di trasporto e/o il quadro politico/programmatico ed economico-finanziario di riferimento.



DURATA TEMPORALE DEL PMS

Il PMS ha durata decennale con anno di riferimento il 2010 e scadenza al 2020. Oltre all'orizzonte di lungo periodo (2020), si ritiene opportuno svolgere altri due scenari intermedi, a breve e medio termine, identificati schematicamente negli anni 2012 e 2015.

Dal punto di vista strategico, anche alla luce della natura e delle caratteristiche del PMS si è ritenuto opportuno contemplare un orizzonte temporale di *lungo periodo*, oltre la durata del PMS stesso. Ciò al fine di rendere possibile la considerazione di quegli interventi non ritenuti realizzabili durante la durata del PMS, ma di rilevanza significativa per lo sviluppo sostenibile del territorio.

INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO

Il quadro conoscitivo è stato redatto sulla base di una attività di acquisizione dati da varie fonti e di una campagna di indagine portata avanti nella parte centrale del mese di Agosto.

Le indagini hanno infatti consentito di ricostruire nel periodo di maggior mobilità turistica:

- **le caratteristiche della mobilità e le sue esigenze,**
- **le problematiche derivanti dall'utilizzo dei diversi sistemi/servizi di trasporto esistenti,**

permettendo quindi la quantificazione:

- **dei fenomeni della mobilità in tutti i suoi aspetti**
- **delle problematiche della mobilità in rapporto alle strutture e ai servizi di trasporto**

IL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO

L’arcipelago delle Egadi, situato al largo della costa ovest della Sicilia, è formato da Favignana, Marettimo e Levanzo (oltre che dall'isolotto di Formica, lo scoglio di Maraone e lo scoglio dei Porcelli).

L’isola di Favignana si raggiunge via nave dal porto di Trapani e via aliscafo anche dal porto di Marsala. Il porto di Trapani è anche ben collegato con gli aeroporti di Trapani e Palermo.

Il comune di Favignana conta circa 4.300 residenti, di cui il 76% nell'isola di Favignana, distribuiti sul territorio come indicato nelle FIG. 2.1.1 a, b.

Gli addetti nell'isola di Favignana ammontano a circa 1.000, distribuiti sul territorio come indicato nelle FIG. 2.1.2 a, b.

DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE

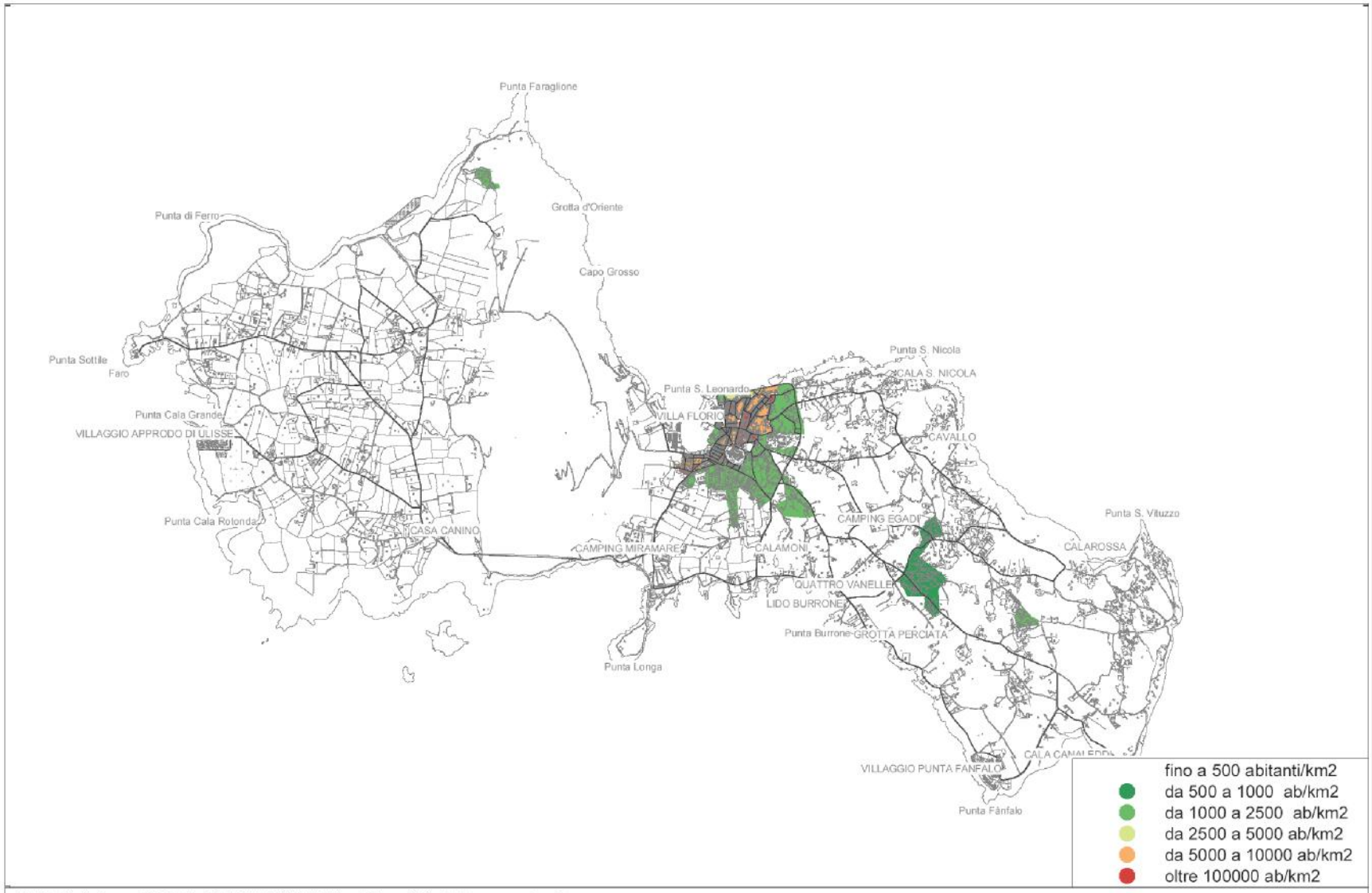


FIG. 2.1.1.a: ISOLA DI FAVIGNANA - Densità della popolazione

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

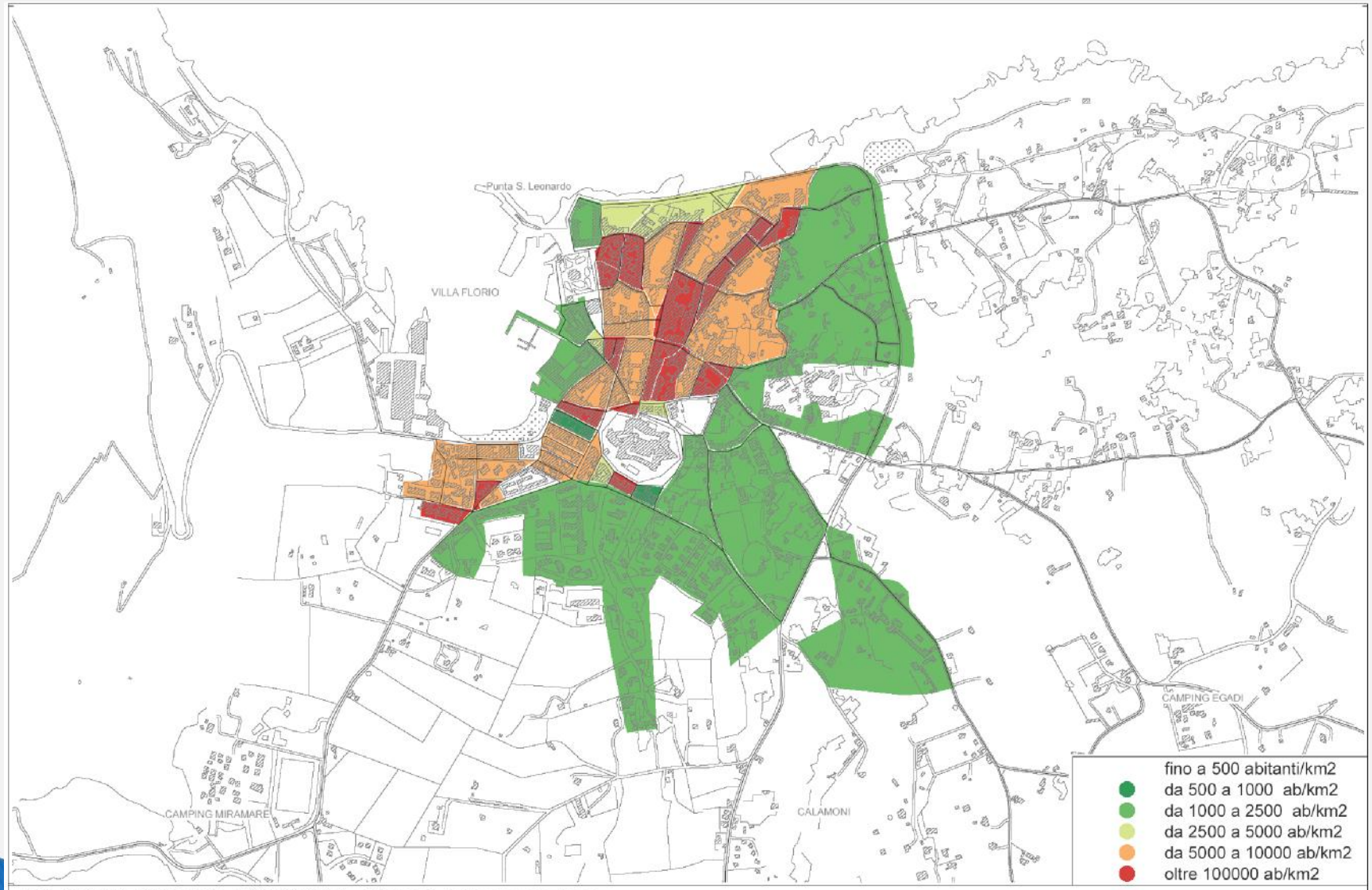


FIG. 2.1.1.b: ISOLA DI FAVIGNANA - Densità della popolazione

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

DENSITÀ DEGLI ADDETTI TOTALI

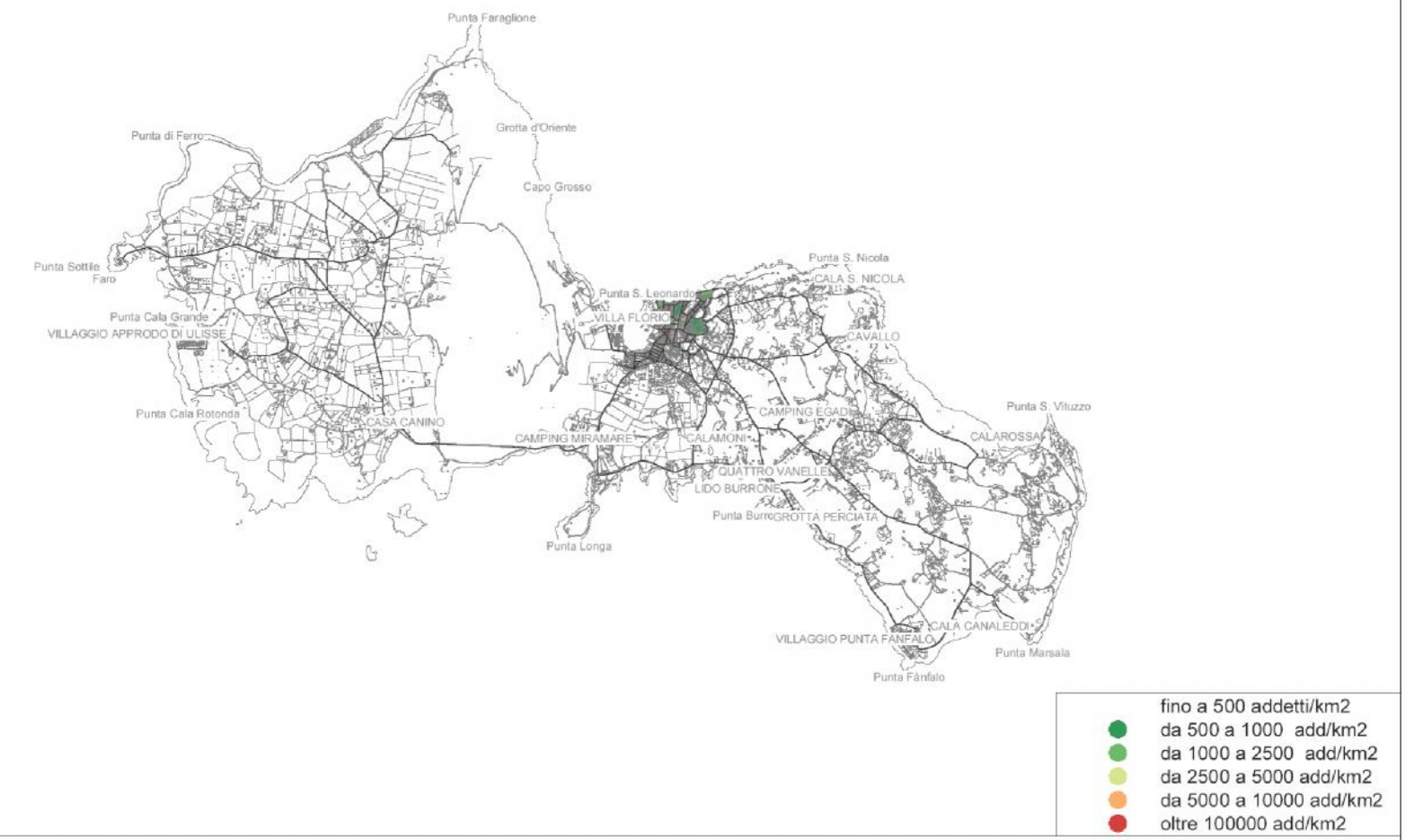


FIG. 2.1.2.a: ISOLA DI FAVIGNANA - Densità degli addetti totali

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

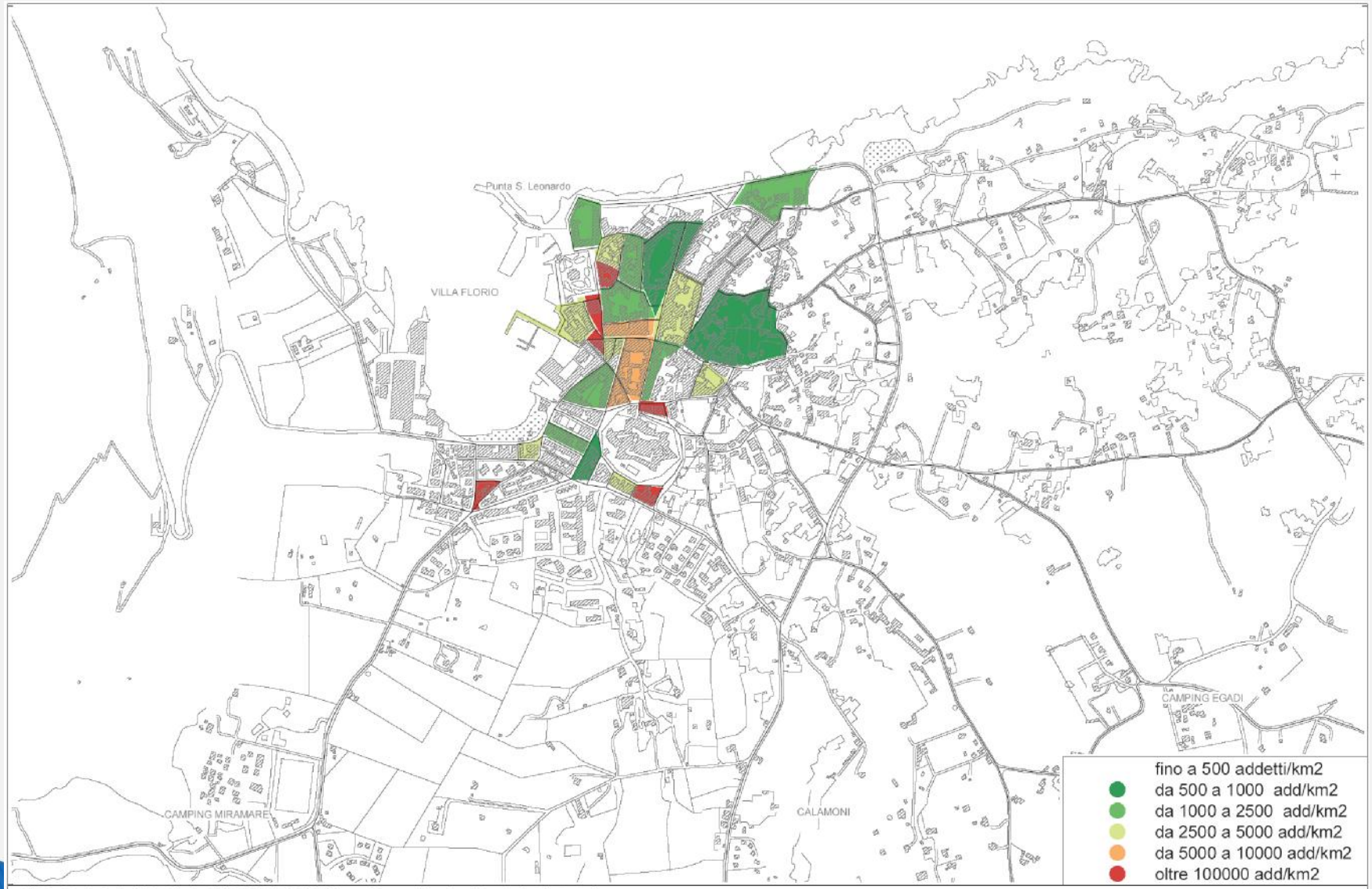


FIG. 2.1.2.b: ISOLA DI FAVIGNANA - Densità degli addetti totali

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

I settori economici più importanti sono il turismo (commercio, pubblici esercizi, ristoranti, alberghi, servizi di intermediazione immobiliare, trasporti) e la pubblica amministrazione: tutti insieme assorbono il 62% degli addetti (di cui circa il 40% nel turismo).

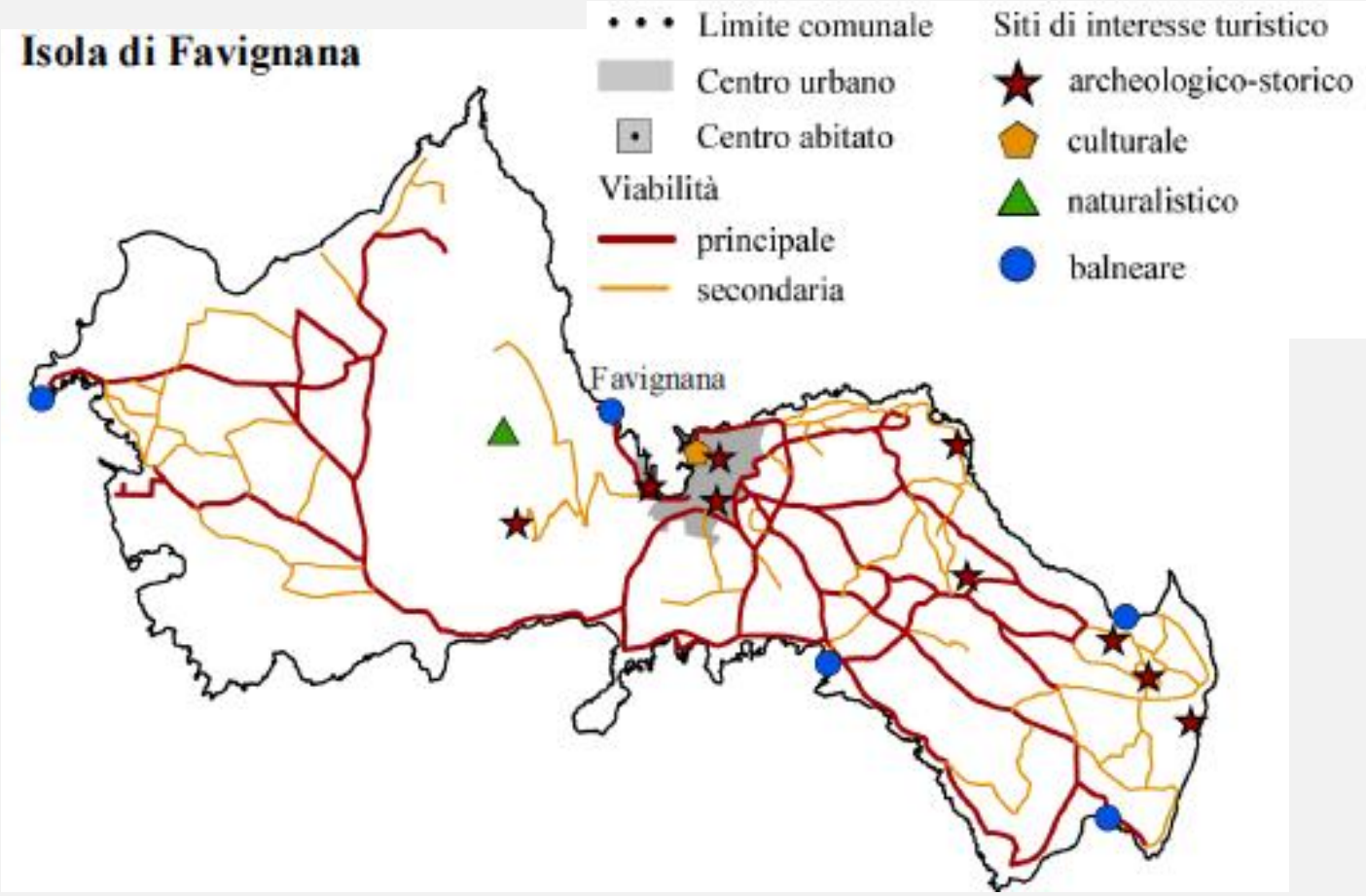
In media l'11% degli addetti lavora nelle attività alberghiere e dei pubblici esercizi (attività strettamente turistiche), il 27% in attività direttamente collegate alla gestione dei servizi turistici quali commercio, trasporti, intermediazione immobiliare.

La forma principale di ospitalità sviluppatasi soprattutto negli ultimi anni è quella nelle case di privati affittate nel periodo estivo anche per tutta la stagione. A Favignana sono circa 1.600 le abitazioni utilizzate prevalentemente per soggiorni stagionali, sia dai proprietari delle abitazioni sia da turisti stagionali che le prendono in affitto dai proprietari, pari a circa la metà dei posti letto per uso turistico.

L'attività turistica è un fenomeno ovviamente stagionale. L'85% delle presenze si registrano tra luglio e settembre, il 50% nel solo mese di agosto con la conseguenza della forte pressione sulle infrastrutture (progettate di norma per un numero di utenti molto inferiori).

Questa situazione di insostenibilità provoca disagio anche nei turisti i cui principali motivi di insoddisfazione ripropongono problemi tipici dei centri urbani tra cui il traffico, e l'inquinamento acustico.

IL SISTEMA INSEDIATIVO



Fonte: Manuale contenente le regole fondamentali e gli standard di qualità per la redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle isole minori- Allegato A.2

LA MOBILITÀ ESTERNA

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, i dati a disposizione sui collegamenti e i passeggeri dei servizi di linea sono parziali ed aggregati per comprensorio e pertanto non permettono la definizione di un quadro esaustivo sull'evoluzione della domanda e dell'offerta nelle singole isole.

Dai dati disponibili emerge un decremento dei passeggeri trasportati attribuibile alla riduzione dei passeggeri nella tratta Marsala-Egadi.

I dati per mese evidenziano il carattere prevalentemente stagionale del traffico passeggeri.

Il Piano Regionale dei Trasporti ha assunto tra gli interventi prioritari quelli tesi a migliorare l'accessibilità alle isole minori e la regolarità dei collegamenti non solo marittimi. Dal punto di vista operativo *l'APQ Trasporto Marittimo* ha stanziato finanziamenti per la messa in sicurezza dei porti delle isole e per realizzare lavori di potenziamento atti sostenere lo sviluppo del turismo della nautica da diporto.

Il *Piano di Sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia* ha previsto in questi termini la realizzazione di una serie di investimenti a valere sulle risorse del POR 2000-2006 ed in particolare, includendo a favore delle isole minori siciliane investimenti per la definizione di studi di fattibilità ed eventuali Piani Regolatori per il potenziamento della ricettività dei porti delle Isole Egadi.

LA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE

La mobilità dell'isola di Favignana presenta complessivamente forti criticità nel periodo estivo quando per l'aumento del traffico turistico i mezzi a motore affollano l'isola. Scooter, macchine, autobus, e quad, provenienti sia dall'esterno che noleggiati all'interno popolano le strade inquinandone l'aria; a questi si aggiungono i mezzi pesanti che trasportano merci per l'approvvigionamento delle attività commerciali sull'isola.

In questi periodi, i cui consumi crescono considerevolmente, al carico degli spostamenti per turismo si aggiungono quelli dovuti agli approvvigionamenti; ne conseguono frequenti momenti di congestione del traffico soprattutto nel centro abitato che comportano localmente alte concentrazioni di inquinanti nell'aria.

L'area urbana è soggetta dunque ad elevati volumi di traffico e di domanda di sosta principalmente nel periodo estivo, in quanto i turisti, lì e non altrove, vi trovano la gran parte dei servizi necessari.

L'area più critica è quella più centrale ed è per salvaguardarla che d'estate viene attuata una Area Pedonale in Piazza Europa, in Piazza Matrice e nelle vie che le collegano.

Per contro il traffico di attraversamento si concentra sulla tangenziale di recente realizzazione, non andando ad aggravare ulteriormente la situazione di congestione estiva del centro abitato (ma si concentra anche sul waterfront del porto).

La mobilità turistica e i servizi dedicati

La forma principale di ospitalità sviluppatasi soprattutto negli ultimi anni sulle tre isole è quella nelle case di privati affittate nel periodo estivo anche per tutta la stagione. A Favignana sono circa 1.600 le abitazioni utilizzate prevalentemente per soggiorni stagionali, sia dai proprietari delle abitazioni sia da turisti stagionali che le prendono in affitto dai proprietari.

Numerose sono le strutture ricettive e le attività turistiche presenti gestite in buona parte da una serie di agenzie turistiche per l'allocazione dei posti di soggiorno in case private o in alberghi diffusi (87 strutture attive e 14 società di attività varie legate al turismo). A Favignana è molto sviluppato il settore alberghiero che presenta 49 strutture, principalmente sorte negli ultimi 15 anni e localizzate su tutta l'isola, aventi svariate dimensioni e caratteristiche per un totale di 4.330 posti letto.

Dai precedenti dati sulla consistenza ricettiva, si stima nel periodo di agosto una presenza giornaliera turistica di quasi 8.000 unità.

I poli di attrazione di questo flusso turistico sono le località marine e le aree dell'isola dove sono localizzati gli esercizi commerciali ed servizi. L'indagine campionaria sui turisti indica che la dislocazione della sistemazione scelta risulta essere principalmente nell'area urbana (circa il 55%), quindi la viabilità principale (il 30%), infine quella secondaria interna (oltre il15%).

Sempre dall'indagine si evince che la durata del soggiorno più diffusa è la settimana (oltre il 19% del campione) e le due settimane (circa il 16%).

Non esistono limitazioni per l'accesso di veicoli motorizzati privati. Durante il mese di agosto una ordinanza impedisce lo sbarco sull'isola di Favignana di autoveicoli ai non autorizzati e a chi permane meno di una settimana sull'isola.

Dai dati disponibili si stima che nel periodo di punta di agosto siano presenti circa 1500 auto private giunte via nave, cui si aggiungono quelle di proprietari di seconde case lasciate sull'isola, non quantificabili.

Esiste una rilevante attività di noleggio di mezzi per la mobilità individuale (4 noleggiatori di motocicli o automobili e 3 noleggiatori di biciclette). Tali veicoli si sommano alle auto private di cui si è detto, con ricadute sul livello di traffico dell'isola e sull'inquinamento generale prodotto nei mesi estivi.

Per quanto riguarda la modalità di trasporto utilizzato sull'isola emerge che il mezzo a noleggio è utilizzato da quasi il 59% dei turisti (di cui 63% bici, 29% moto, 8% auto), seguito dal mezzo proprio, 28% (di cui 57% auto, 30% bici 13% moto,), infine dal trasporto pubblico (oltre il 13%).

Va rilevato che il trasporto pubblico non viene usato soprattutto perché è legato a precisi orari (52%), e successivamente perché ha poche corse (20%). Un suo maggior utilizzo sarebbe possibile con un aumento del numero delle corse (58%) o in minor misura da un servizio pubblico "a chiamata" (31%).

Va sottolineato come l'utilizzo della bici risulti molto intenso (confermato anche dai rilievi di traffico, dove la bici rappresenta oltre il 32% dei mezzi in circolazione).
Un ancor maggiore uso della bici sarebbe incentivato dalla realizzazione di piste ciclabili (38%), dall'offerta di noleggio di bici elettriche (24%) e dall'introduzione del bike sharing (25%).

La mobilità con il trasporto pubblico collettivo

I servizi interni sono giudicati inadeguati alla richiesta soprattutto in periodo estivo e l'unica alternativa ai mezzi pubblici è, soprattutto per i turisti, l'affitto di un mezzo a quattro o due ruote (motorino o bicicletta) o di piccoli fuoristrada o l'utilizzo dei servizi navetta offerti dalla strutture ricettive.

La domanda di mobilità delle merci

L'approvvigionamento di viveri e di acqua, assieme allo smaltimento dei rifiuti e ai cantieri edilizi rappresentano le principali attività generatrici di spostamenti di veicoli merci, a cui vanno aggiunte le attività inerenti al commercio e all'agricoltura e all'industria.

La viabilità

Lo sviluppo viario complessivo dell'isola di Favignana (FIG. 3.3.2) ha seguito negli ultimi anni il settore turistico adattandosi alle nuove esigenze di mobilità stagionale dell'Isola. Complessivamente tale sviluppo è abbastanza elevato superando tra strade principali asfaltate e strade minori in terra battuta ma comunque carrozzabili, i 50 km.

Il trasporto pubblico locale

E' attiva sull'isola di Favignana la società di trasporto pubblico Tarantola Bus srl che, con diversi tragitti, permette di spostarsi sull'intero territorio isolano offrendo il servizio seguente (FIG. 3.3.3):

- in inverno (ott-mag):
  - Linea 1--Florio Porto-Sv. Cala Azzura (3 corse/giorno),
  - Linea 2--Florio Porto-Punta Sottile (3 corse/giorno),
  - Linea 3-- Florio Porto--Bv. Cala Rossa-Sv.Lido Burrone (3 corse/giorno);
- nel periodo estivo (lug-set) la stessa azienda aumenta i servizi:
  - sulla Linea 1 (per un totale di 11 corse/giorno, con frequenza di 60' al mattino ed intervalli 90'-45' al pomeriggio),
  - sulla Linea 2 (per un totale di 10 corse/giorno, con intervalli medi di circa 60'),
  - sulla Linea 3, che subisce una modifica di percorso per accedere direttamente a Lido Burrone, (per un totale di 10 corse/giorno, con frequenza di 60' al mattino ed intervalli 90'-60' al pomeriggio).

La rete ha una estensione di 23.2 km ed una percorrenza annua di 186300 vettxkm.

I mezzi utilizzati in inverno sono pulmini a 30 posti (alcune corse con pulmini elettrici a 15 posti di proprietà del comune in comodato d'uso, che a volte hanno problemi).

In estate, dato il numero di almeno 1000 passeggeri/giorno (che rappresentano una quota significativa del traffico turistico complessivo), sono utilizzati bus di 10 m (in parte con aria condizionata).

In generale durante il periodo invernale il servizio risulta adeguato alle esigenze dei residenti.

La rete stradale Principale

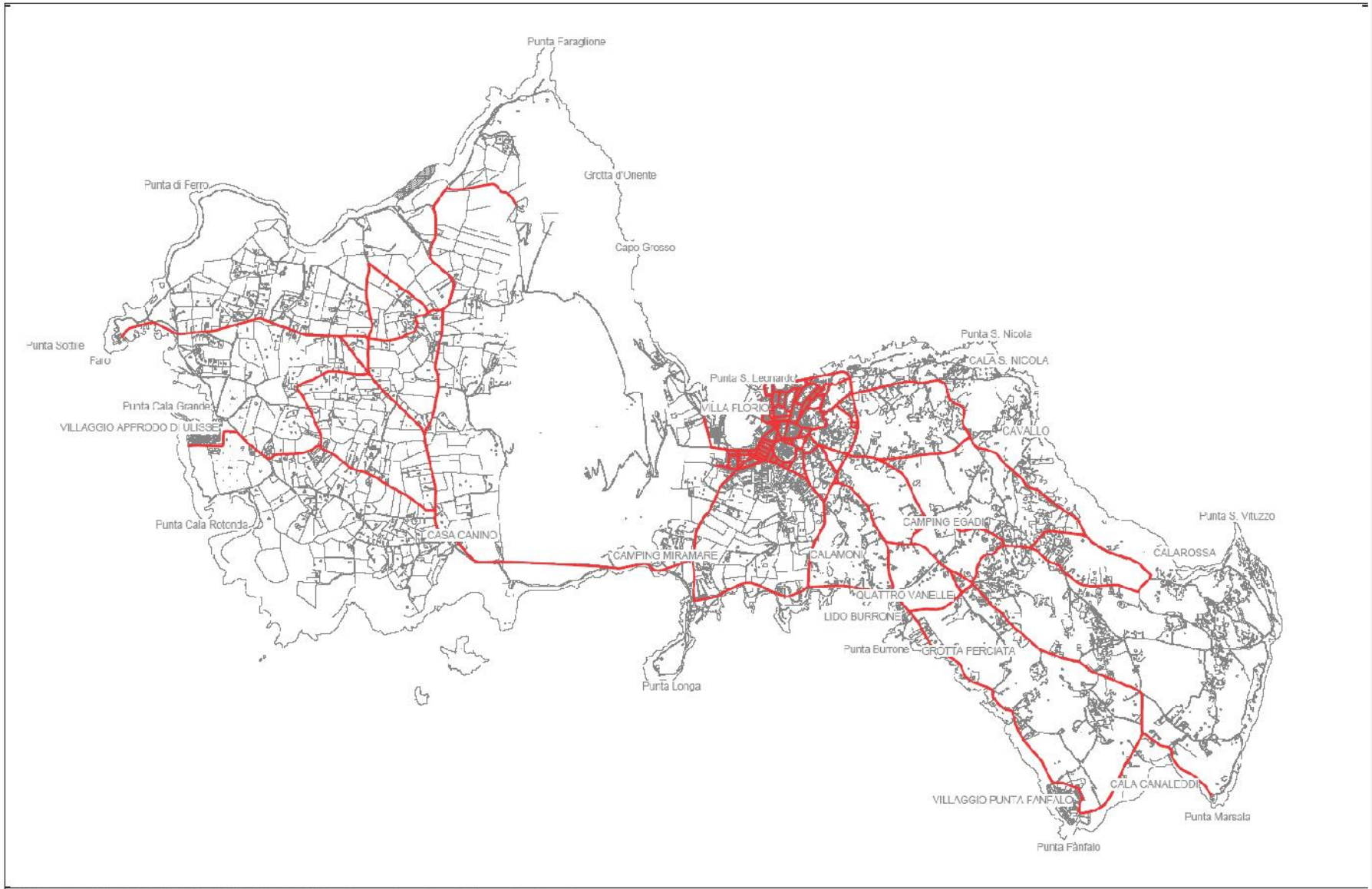


FIG. 3.3.2: ISOLA DI FAVIGNANA - La rete stradale principale

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

Le linee di trasporto pubblico

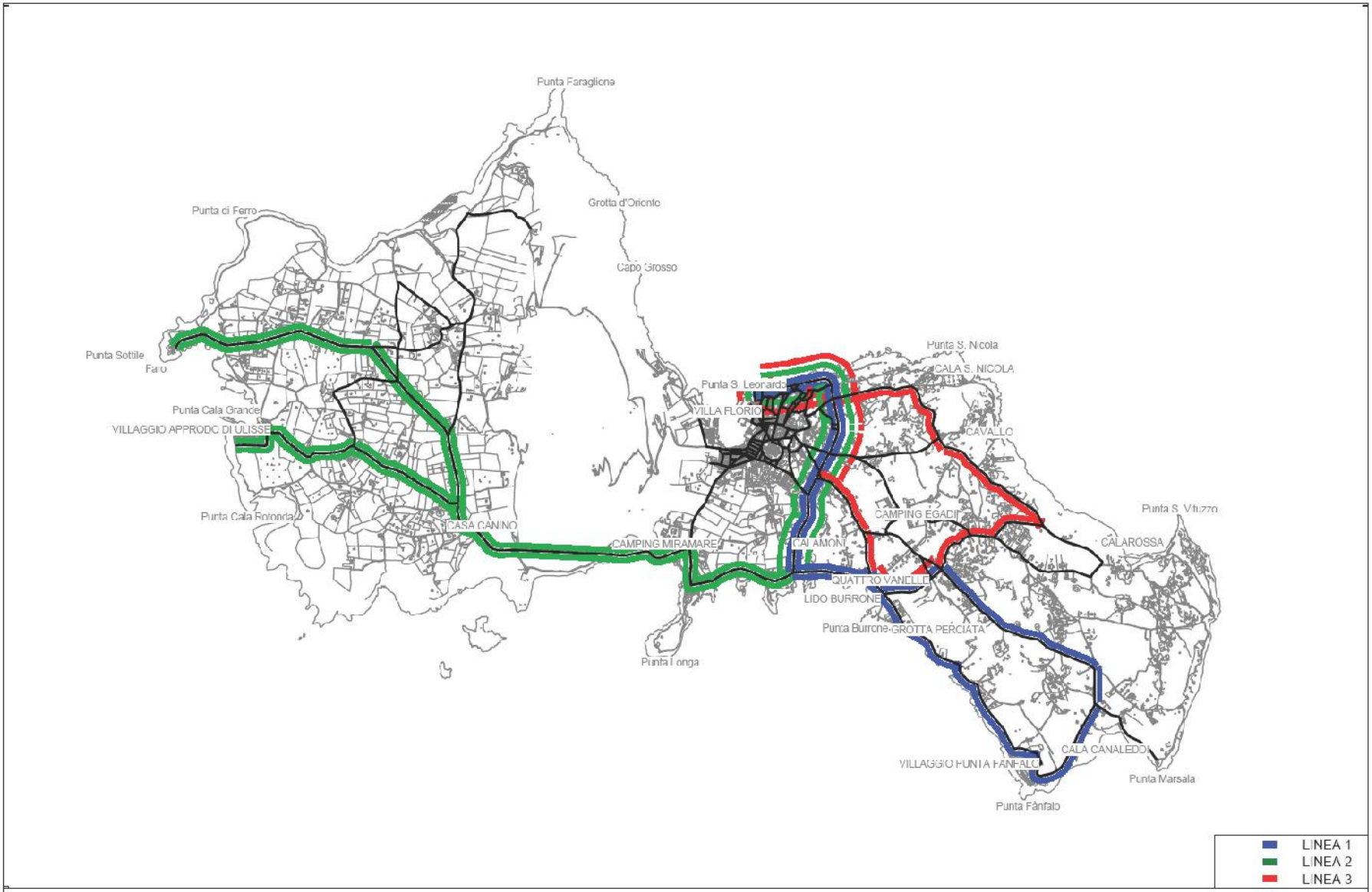


FIG. 3.3.3: ISOLA DI FAVIGNANA - Le linee di trasporto pubblico

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

La mobilità ciclo-pedonale e restrizioni alla circolazione dei veicoli

Nell'isola non sono state realizzate piste ciclabili. A Favignana eventuali iniziative a sostegno della mobilità ciclabile consentirebbero un incremento dell'utilizzo delle biciclette in condizioni di maggior sicurezza.

Non esistono isole pedonali ed aree ad accesso limitato permanenti, salvo per il periodo estivo l' Area Pedonale in Piazza Europa, in Piazza Matrice e nelle vie che le collegano.

INDAGINI E INTERVISTE SUL TRAFFICO E LA MOBILITA' TURISTICA

La campagna di indagine portata avanti nel periodo centrale di Agosto, quale momento di punta della domanda turistica in termini di mobilità e utilizzo dei sistemi di trasporto, ha riguardato:

- **conteggi classificati di traffico sia sulla viabilità cordonale che su quella interna al nucleo urbano;**
- **rilievi delle targhe dei veicoli in entrata ed uscita sulle sezioni cordonali;**
- **rilievi dell'offerta/domanda di sosta (per bici, moto, auto, commerciale leggero, merci pesanti) e della durata media (per aree campione) nel centro urbano di Favignana;**
- **rilievo della domanda di sosta su strada (bici, moto, auto) nella aree prospicienti i principali accessi al mare;**

nelle fasce di punta della mattina (9.00-12.00) e della sera (17.00-20.00).

Inoltre nello stesso periodo e' stata portata avanti un indagine campione, mediante interviste dirette e autocompilazione di questionari distribuiti presso le strutture alberghiere, rivolta ai turisti, con lo scopo principale di conoscere il loro comportamento in termini di mezzo utilizzato negli spostamenti interni all'isola, le loro richieste di miglioramento dell'offerta di trasporto, il loro grado di interesse relativamente a nuove tipologie di offerta di servizi di trasporto.

IL TRAFFICO

Dai conteggi di traffico effettuati su 11 sezioni stradali, 6 al "cordone" del centro urbano e 5 nella sua viabilità interna risulta che, relativamente al totale delle sezioni, nelle fasce di punta rilevate il traffico:

- **per oltre il 38% è costituito da auto,**
- **per oltre il 32% è costituito da bici,**
- **quasi il 29% da moto,**
- **quasi il 5% da mezzi dedicati al trasporto merci.**

Il totale di veicoli rilevati sulle 11 strade (3 ore alla mattina e 3 ore alla sera) e' pari a quasi 10.000 veicoli, in media oltre 1.600 veicoli l'ora, che nelle ore di punta (11.00-12.00 e 18.30-19.30) raggiungono i 1.800-2.000.

Le strade con maggior traffico sono la Circonvallazione, con valori di traffico complessivo sulle 6 ore, omogeneo su due diverse sezioni, di oltre 2100 veicoli (quasi 400 veicoli nelle ore di punta), seguita dalle direttrici strada provinciale Punta Marsala, strada comunale Calamoni, strada provinciale 39 , ciascuna attestata a circa 1100 veicoli complessivi (circa 200 veicoli nelle ore di punta); tutte le altre hanno valori sensibilmente inferiori.

Il 9.4 % del traffico che entra nell'area urbana è traffico di attraversamento.

Tipologia e localizzazione delle indagini sul traffico

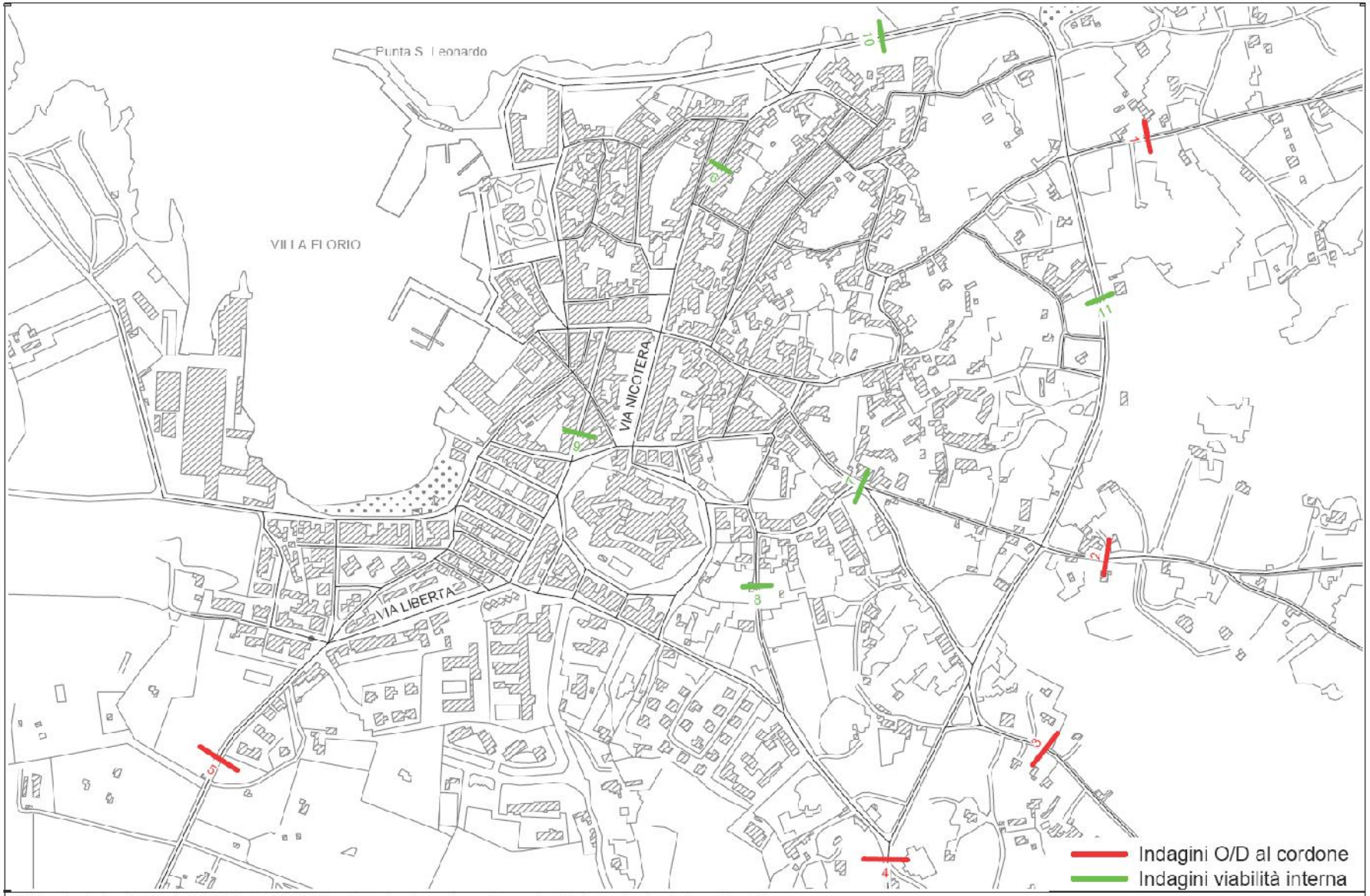


FIG. A.1.1 : ISOLA DI FAVIGNANA - Tipologia e localizzazioni delle indagini sul traffico

cube

Concesso in licenza a Sisplan s.r.l

LA SOSTA

Le aree prevalentemente destinate alla sosta degli autoveicoli sono attualmente situate nel centro abitato e vicino alle zone a mare.

Nel centro urbano di Favignana sostano il seguente numero di veicoli:

- **817 auto, 308 moto, 21 veicoli merci al mattino (fascia oraria 10.00-11.00);**
- **889 auto, 203 moto, 26 merci alla sera alla sera (fascia oraria 18.30-19.30);**

Non sono stati rilevati mezzi in divieto di sosta o parcheggiati sui marciapiedi.

In entrambe le fasce orarie rilevate l'offerta di sosta disponibile (circa 1200 stalli) non viene saturata, in quanto circa il 15/20% non viene utilizzata.

Nel centro urbano di Favignana la sosta consentita è libera ovunque.

Area soggetta ad indagini sulla sosta

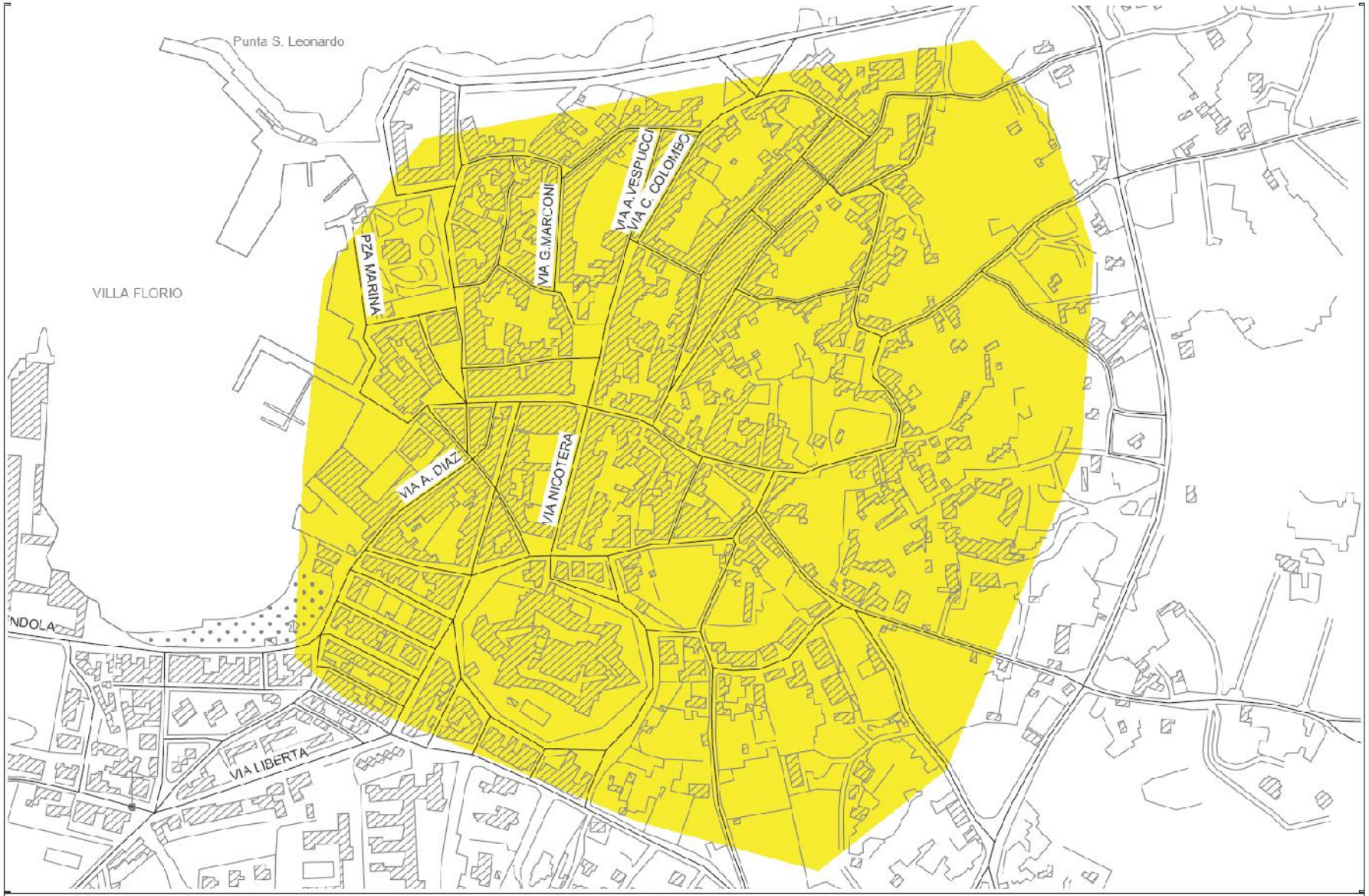


FIG. A.2.1 : ISOLA DI FAVIGNANA - Area soggetta ad indagini sulla sosta

cube

Concesso in licenza a Sisplan s.r.l

DOMANDA DI SOSTA – MATTINA – AUTO

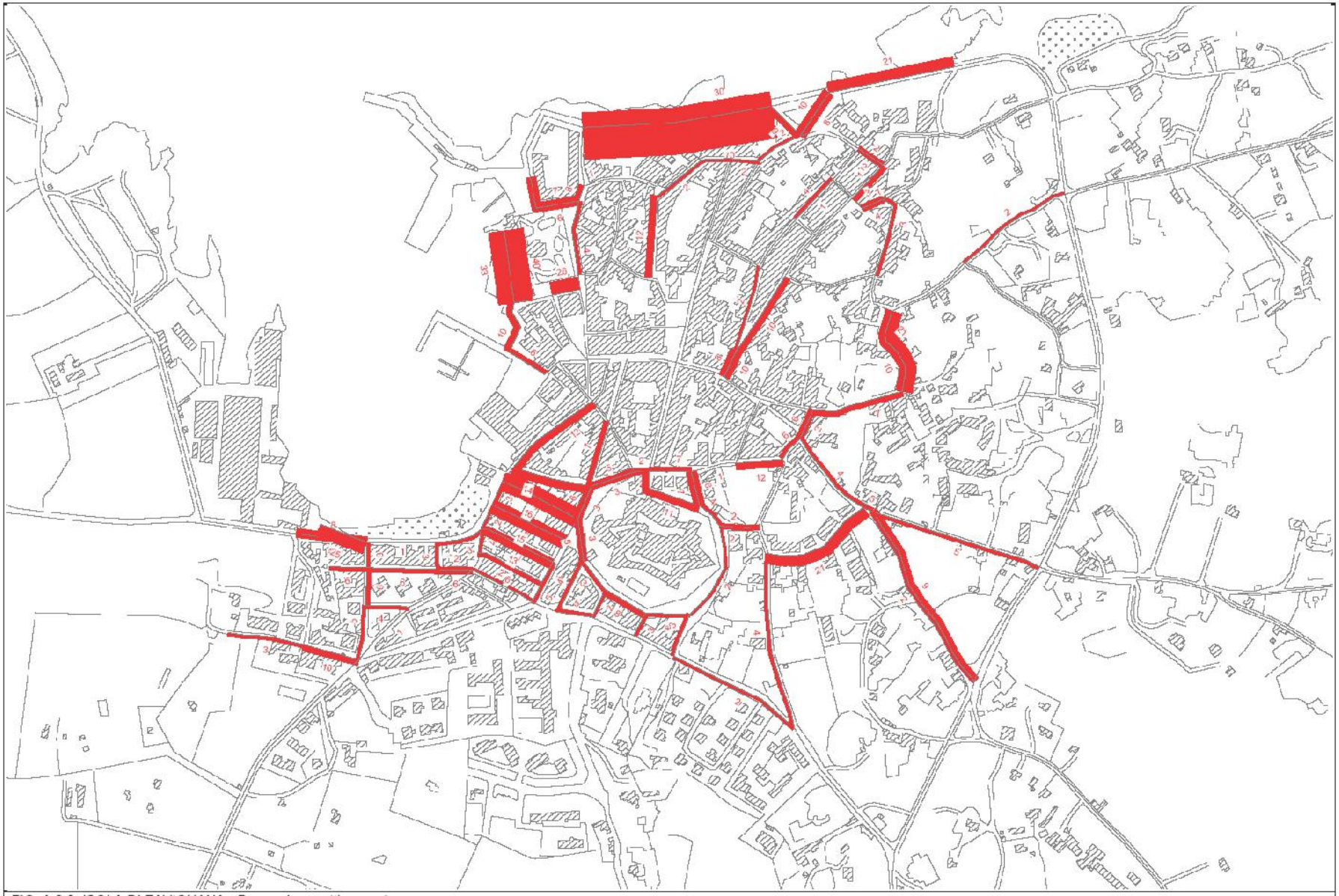


FIG. A.2.2: ISOLA DI FAVIGNANA - Domanda - mattina - auto

Licensed to Sisplan s.r.l

DOMANDA DI SOSTA – MATTINA – MOTO

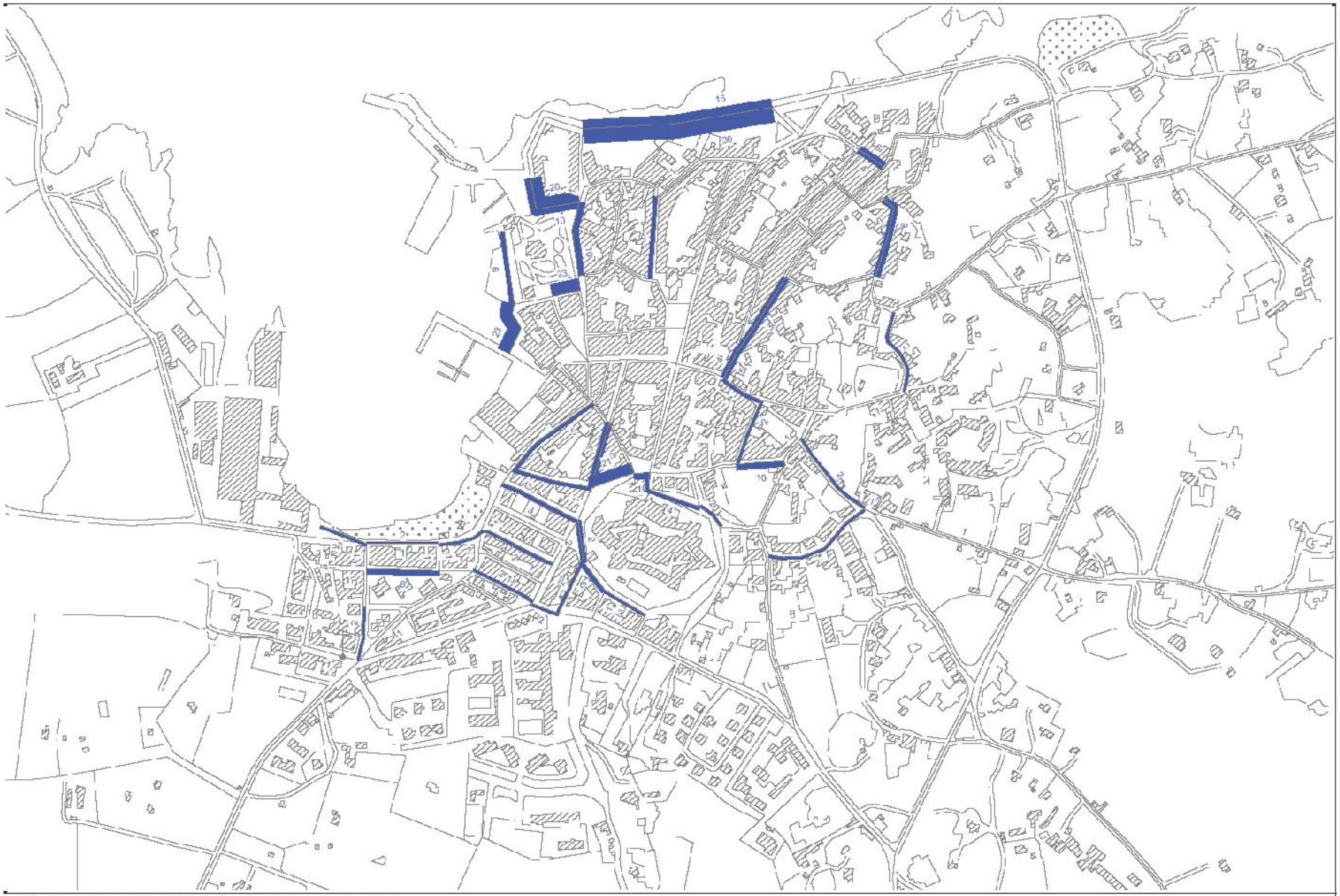


FIG. A.2.3: ISOLA DI FAVIGNANA - Domanda - mattina - moto

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

DOMANDA DI SOSTA – MATTINA – MERCI

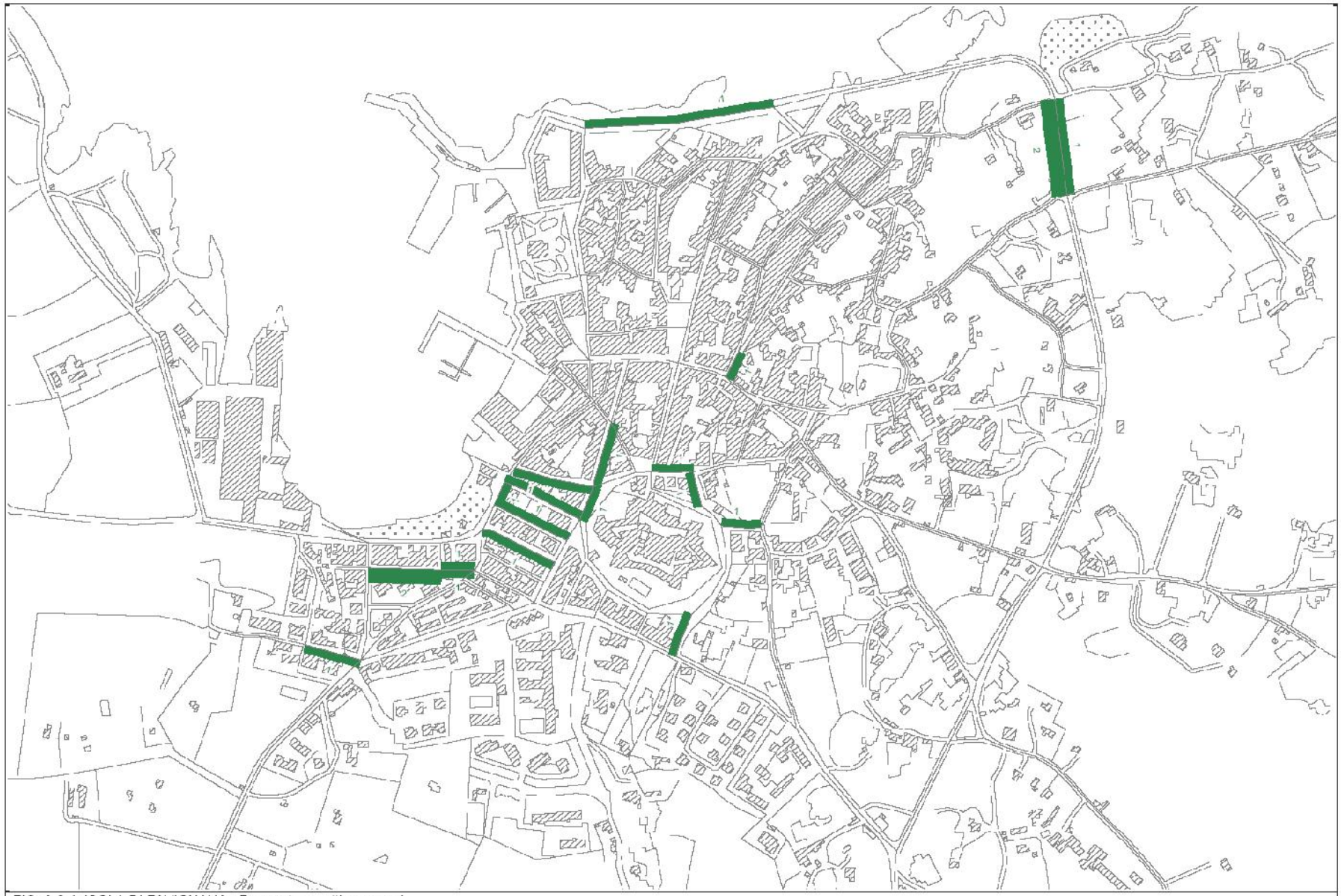


FIG. A.2.4: ISOLA DI FAVIGNANA - Domanda - mattina - merci

Licensed to Sisplan s.r.l

DOMANDA DI SOSTA – SERA – AUTO

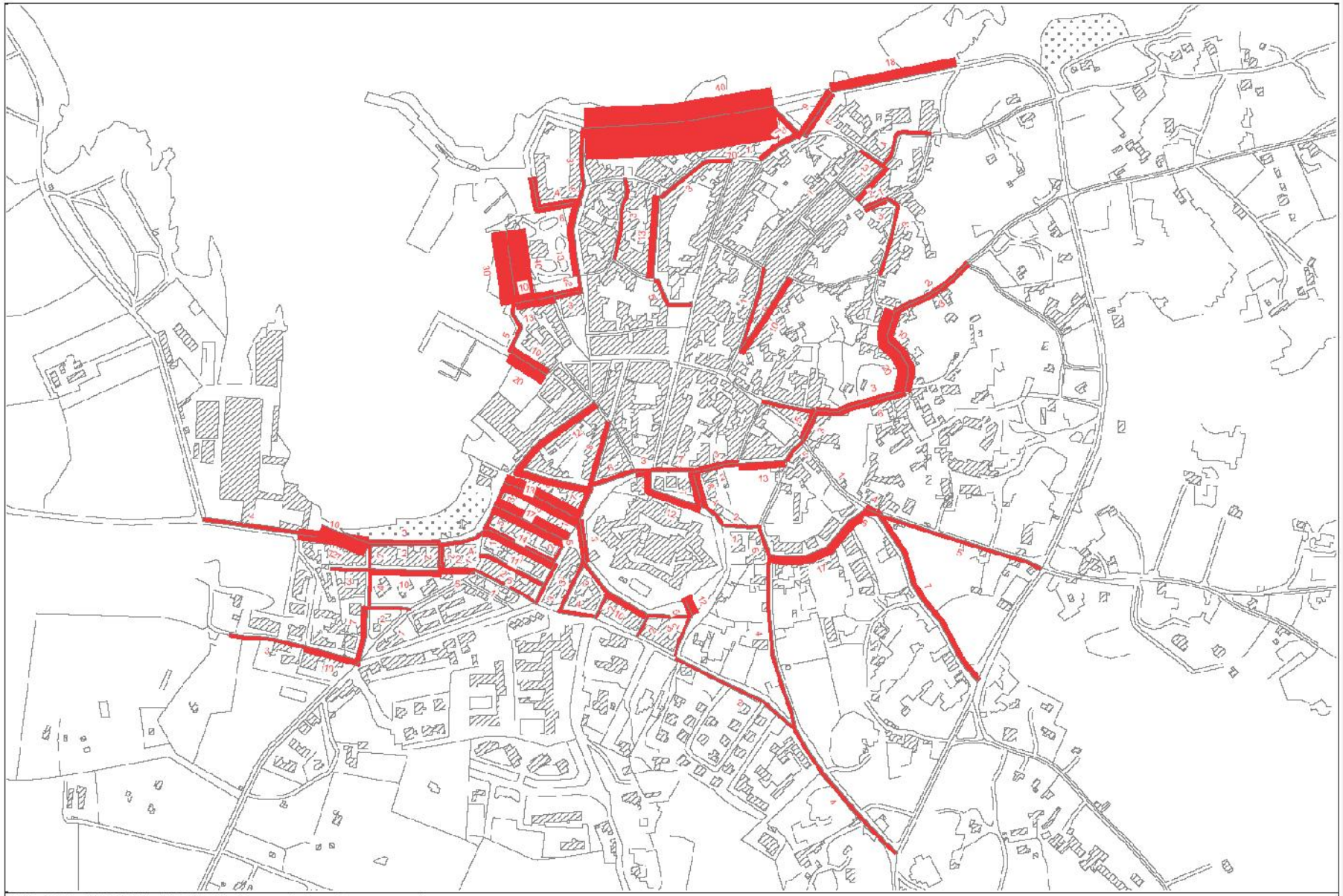


FIG. A.2.5: ISOLA DI FAVIGNANA - Domanda di sosta - sera - auto

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

DOMANDA DI SOSTA – SERA – MOTO

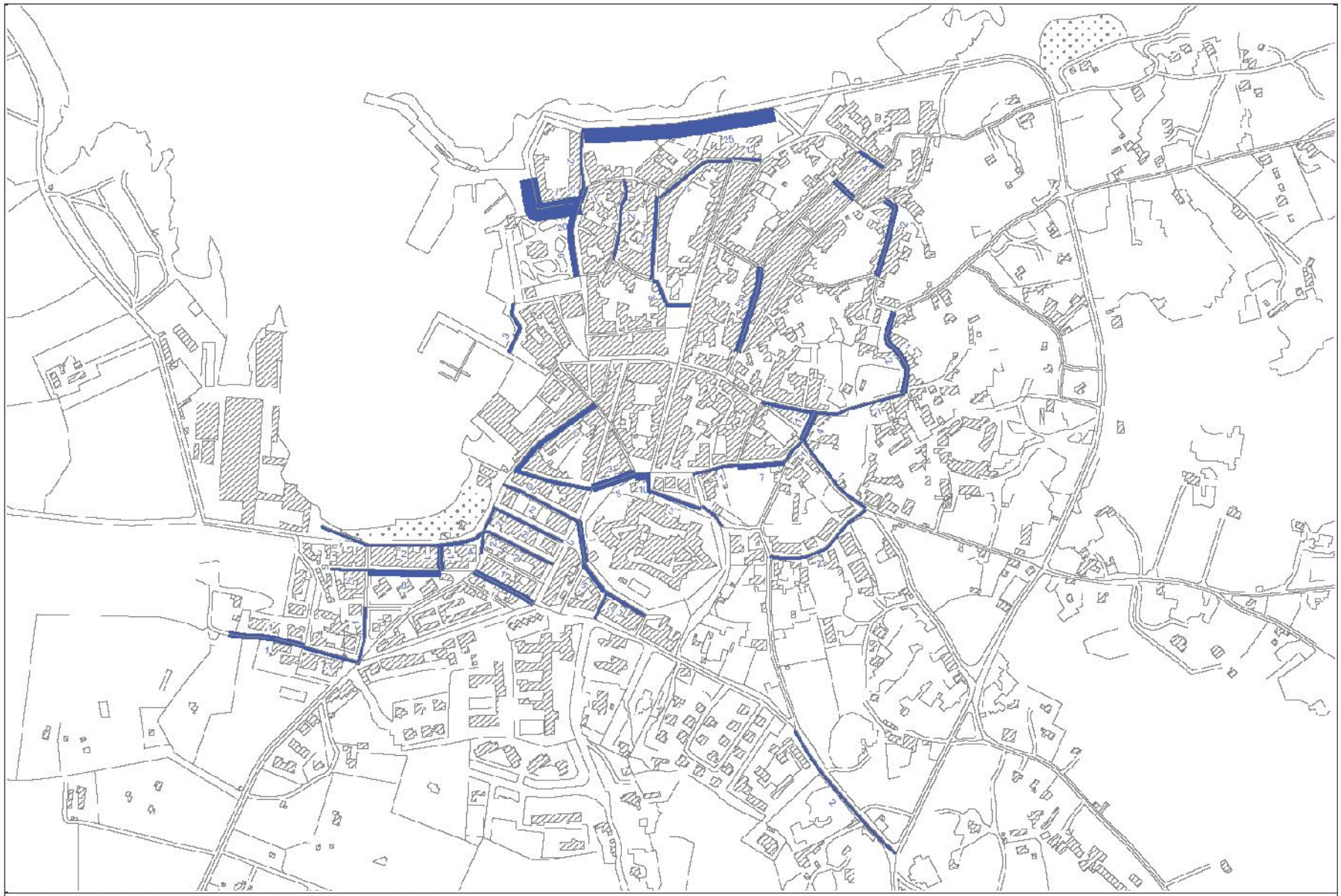


FIG. A.2.6: ISOLA DI FAVIGNANA - domanda di sosta - sera - moto

Licensed to Sisplan s.r.l

DOMANDA DI SOSTA – SERA – MERCI

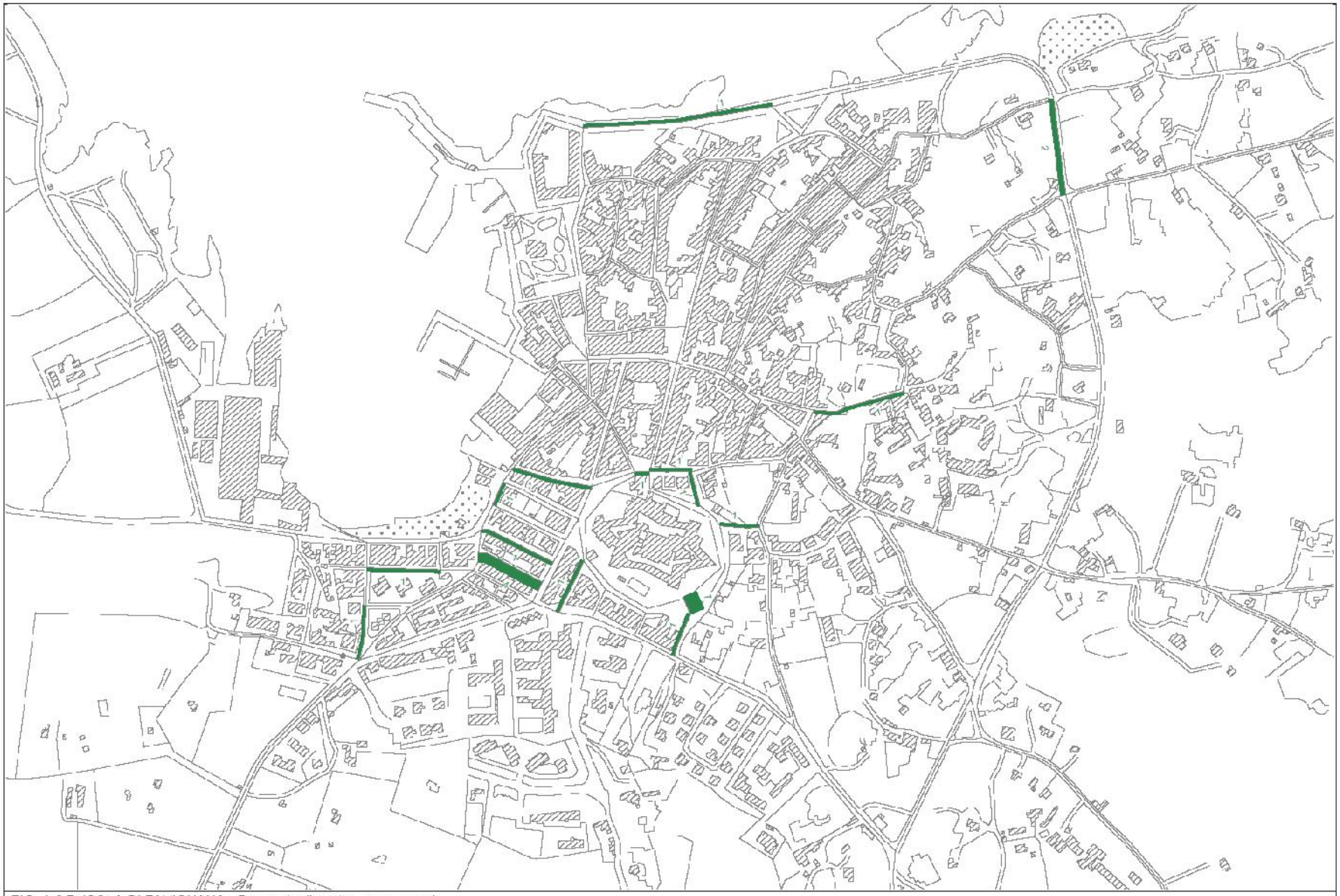


FIG. A.2.7: ISOLA DI FAVIGNANA - Domanda di sosta - sera - merci

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

OFFERTA SOSTA – STALLI DISPONIBILI

FIG. A.2.8: ISOLA DI FAVIGNANA - offerta sosta - stalli disponibili

Licensed to Sisplan s.r.l

Le indagini sul traffico, mobilità e sosta, hanno permesso inoltre di calibrare lo strumento di simulazione del traffico adottato sia al fine di rappresentare il quadro conoscitivo, sia a supporto della valutazione e definizione degli interventi di PMS.

Nelle aree prospicienti i principali accessi al mare la sosta è più elevata nella fascia di punta della mattina in particolare; le località dove la sosta è più elevata sono:

- **Burrone, con oltre 160 veicoli (75 bici, 30 moto, 60 auto);**
- **Cala Azzurra, con oltre 160 veicoli (97 bici, 35 moto, 30 auto,)**
- **Playa, con 80 veicoli (30 bici, 10 moto, 40 auto,)**
- **Lido Radangia, con oltre 60 veicoli (22 bici, 12 moto, 27 auto)**

Tutte le altre località hanno valori di molto inferiori, alcuni trascurabili.

LE RICHIESTE DEI TURISTI

Le esigenze del turismo in termini di mobilità risultanti dall'indagine campione e interessanti e validanti gli interventi del presente piano sono le seguenti:

- **miglioramento del trasporto pubblico (35%), soprattutto tramite l'aumento della sua frequenza (58%)**
- **miglioramento dei parcheggi nel centro urbano (26%) e negli accessi al mare (15%).**

Inoltre, per incentivare ulteriormente il già significativo uso della bici, vengono richieste piste ciclabili (38%), noleggio di bici elettriche (24%) e postazioni di bike sharing (25%), cioè punti dove prendere/lasciare bici a nolo e pagare con smart card.

Destano interesse anche tipologie di servizio prospettate ai turisti:

- **la creazione di servizi di trasporto per scopo culturale-enogastronomico (84%);**
- **l'introduzione del concetto di noleggio "al bisogno" di auto/moto con parcheggi dedicati in punti nevralgici dell'isola (oltre il 77%);**
- **l'introduzione di un servizio a chiamata di minibus/auto per il collegamento con il centro urbano o per accedere al mare, a costi accessibili (47%) o se arriva velocemente (22%).**

IDEE E PROGETTI MESSI IN ATTO DALLA AMMINISTRAZIONE LOCALE

Il comune di Favignana ha un Piano di Fabbricazione elaborato negli anni ’70.

In nessuna delle Riserve naturali è stato elaborato il Piano di utilizzazione della Zona B, che ha tra le finalità anche la definizione del sistema dei servizi legati alla fruizione dell’area naturale protetta, mentre sono in corso di redazione i Piani di gestione dei SIC/ZPS.

IL PROCESSO CONSULTIVO: PROGETTAZIONE CONCERTATA E PIANIFICAZIONE PARTECIPATA

Durante la redazione del Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) si è svolta la fase di concertazione e partecipazione per quanto riguarda le scelte di Piano specifiche. Questa fase ha permesso di recepire le esigenze, i bisogni, i suggerimenti delle differenti componenti della comunità e integrarli nella progettazione del PMS in modo che questo risponda quanto più possibile ad una idea/visione condivisa delle scelte specifiche per l'isola.

In particolare sono stati realizzati incontri istituzionali con gli Amministratori Comunali sia di maggioranza sia di opposizione e con i tecnici comunali.

Di seguito, in tabella 4.1, sono elencati gli incontri svoltisi tra gennaio e marzo 2011. Per alcuni di questi, in appendice, sono allegati i verbali con i relativi contenuti. Tutti gli argomenti sollevati durante gli incontri sono stati tenuti in considerazione nella seconda stesura del PMS.

Gli argomenti trattati durante gli incontri hanno riguardato prevalentemente la diminuzione dell'utilizzo del mezzo privato e, conseguentemente, il miglioramento della qualità della circolazione attraverso una efficace politica della sosta, l'istituzione di isole pedonali, piste ciclabili e l'efficientamento dei trasporti pubblici.

In particolare, gli obiettivi identificati per la mobilità sostenibile di Favignana sono strettamente connessi ai problemi di mobilità individuati dall'Amministrazione e dai tecnici del Comune e si possono così sintetizzare:

- **Limitazione del traffico nel centro storico, anche attraverso una politica della sosta;**
- **Disincentivazione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto privati, attraverso la creazione di parcheggi periferici di interscambio;**
- **Miglioramento e incentivazione del trasporto pubblico locale, che dovrà assicurare il raggiungimento rapido e funzionale di tutte le zone urbane e delle zone balneari;**
- **Realizzazione di piste ciclabili allo scopo di permettere ai cittadini e ai turisti di godere delle zone di maggior pregio naturalistico;**
- **Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e alle zone di particolare valenza paesaggistica.**

Le azioni individuate per il raggiungimento degli obiettivi previsti sono le seguenti:

- **ampliamento, durante i mesi estivi, dell'area pedonale nel centro di Favignana**
- **realizzazione di Zone a Traffico Limitato nel centro di Favignana**
- **istituzione di sosta regolamentata a tempo (60') nelle aree/strade dove è stata rilevata maggiore rotazione**
- **realizzazione di un parcheggio di attestamento a raso o multipiano in prossimità dell'area portuale**
- **realizzazione di parcheggi destinati agli autoveicoli, moto e bici ad uso delle zone di balneazione**
- **intensificazione della linea di trasporto pubblico e istituzione di un servizio di navette elettriche che percorrono il centro di Favignana**
- **regolamentazione degli stalli delle biciclette sia in centro che in prossimità delle spiagge**
- **aumento dell'offerta di biciclette elettriche a noleggio nella forma tradizionale o del bike-sharing**
- **realizzazione del percorso ciclabile "Favignana Centro-Punta Fanfalo e Favignana Centro-Cala Grande"**
- **Incentivazione del car sharing e moto sharing come forma di noleggio attraverso la realizzazione di postazioni nel centro di Favignana e in corrispondenza delle strutture alberghiere e turistiche.**

ELENCO DEGLI INCONTRI DI CONCERTAZIONE E PROGETTAZIONE PARTECIPATA

FAVIGNANA MARETTIMO E LEVANZO	
17 gennaio 2011	Presentazione del Piano della mobilità Sostenibile e della VAS. Individuazione delle scelte di Piano e degli obiettivi del PMS.
24 gennaio 2011	Incontro di concertazione e partecipazione con e l'Amministrazione comunale di Favignana
02 marzo 2011	Incontro di concertazione e partecipazione con Giunta e Amministrazione comunale

SCENARIO DI PIANO E PIANO OPERATIVO DI PMS

Lo Scenario di Piano e più in particolare gli scenari temporali di piano a breve, medio e lungo periodo (schematicamente indicati nel 2012, 2015 e 2020), sono stati definiti considerando gli interventi:

- "invarianti", cioè già approvati e già ammessi a finanziamento o in fase di realizzazione dai diversi livelli della pubblica amministrazione (Comune, Provincia, Regione, ecc.) e che saranno realizzati nell'arco temporale preso in esame dal PMS (Scenario di Riferimento).

- definiti sulla base delle scelte strategiche per il PMS.

La tabella seguente mette a sistema le linee di azione e le misure di intervento di mobilità sostenibile considerate nello sviluppo del PMS, fornendo indicazioni circa l'orizzonte temporale della loro implementazione.

Si è mantenuta la stessa struttura per "linee azione/misure di intervento" (e relative descrizioni) desunte dal "Manuale contenente le regole fondamentali e gli standard di qualità per la redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle isole minori" proposto dalla Regione, per avere una omogeneizzazione e quindi un più agevole confronto fra le isole.

CRONOPROGRAMMA – PIANO OPERATIVO DEL PMS_FAVIGNANA

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
1	**Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale**		
1.1	*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 /taxi e gestori servizi ormeggio)*		
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)		2020
1.2	*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 /taxi e gestori servizi ormeggio)*		
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 circonvalazione), 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.		2015
1.3	*Interventi per l'introduzione dell'economia dell'idrogeno* (Piano Energetico Ambientale Regionale Siciliano)		
1.3.1	Dimostrazione di flotte di quadricicli/veicoli leggeri, stazioni di rifornimento di Idrogeno prodotto da energia rinnovabile, dimostrazione di barche, natanti propulsi da sistemare con celle a combustibile (HYLANDS).	2012	
1.3.2	Dimostrazione di flotte di veicoli elettrici di nuova generazione per i trasporti	2012	
2	**Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile**		
2.1	*Miglioramento dell'accessibilità all'isola tramite rafforzamento e consolidamento delle attuali infrastrutture di trasporto (marittimo, aereo e stradale)*		
2.1.1	Ristrutturazione e messa in del Porto di Favignana.	2015	
2.1.2	Costruzione nuovo braccio del Porto di Favignana	2015	
2.1.3	Miglioramento e razionalizzazione delle aree di sosta in prossimità delle località a mare a maggiore frequentazione turistica		2015
2.2	*Valorizzazione/realizzazione di nuova viabilità tangenziale e/o di scambio*		
2.2.1	Progetto per la realizzazione della Bretella S. Caterina in Favignana	2020	
2.3	*Gerarchizzazione della rete stradale e riorganizzazione della circolazione*		
2.3.1	Individuazione: - della rete principale nella quale: individuare gli itinerari per il traffico di scambio; . garantire il deflusso del traffico di attraversamento anche attraverso l'eliminazione della sosta su carreggiata; - della rete locale in cui imporre condizione circolatorie atte a: . garantire la delle utenze deboli soprattutto pedoni e ciclisti; . disincentivare l'avvicinamento di traffico improprio all'area centrale della città storica; definendo anche le strade a destinazione particolare (AP e ZTL).		2012

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
2.4	*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*		
2.4.1	Istituzione di Area Pedonale nel Centro Storico.		2012
2.5	*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*		
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.		2015
2.6	*Zone 30, il traffico motorizzato non viene vietato, ma moderata la sua velocità (). 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)*		
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 (in particolare nuova circonvallazione); - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare; tramite l'introduzione di porta d'ingresso in corrispondenza dei principali ingressi all'Area Pedonale e alla ZTL		2015/2020
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.....)**		
3.1	*Potenziamento/miglioramento del servizio*		
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.	2012	2012
3.2	*Sviluppo di servizi dedicati turistici/city center e/o litoranei*		
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.		2012
3.3	*Sviluppo di servizi su prenotazione*		
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.		2012
4	**Standard progettuali per i percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce (*greenways*)**		
4.1	*Infrastrutture e gestione di percorsi e servizi di mobilità ciclopedonale e mobilità dolce (greenways)*		
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.		2012/2015
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 .		2015/2020

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
5	**Tariffazione degli accessi (aree centrale/siti naturalistici/spiagge/porti e AMP, ecc.)**		
5.1	*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*		
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		2012
5.2	*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*		
5.2.1	Introduzione di sosta a rotazione nelle aree a sosta libera dove e' presente un alto indice di rotazione..		2012
5.3	*Crediti mobilità: Il sistema dei crediti di mobilità costituisce una proposta innovativa nell'ambito degli interventi legati alla mobilità sostenibile: agli utenti vengono riconosciuti dei crediti, il cui ammontare dipende da diversi fattori (es. tipo di veicolo, fascia oraria, area interessata...) da "spendere" per le proprie esigenze di mobilità: trasporto pubblico, spostamenti con mezzo privato in ZTL, sosta, utilizzo di vetture in car sharing, o bike sharing...*		
6	**Trasporto merci: limitazioni carico-scarico merci e trasporto bagagli**		
6.1	*Regolamentazione dell'accesso e della circolazione dei veicoli in funzione delle dimensioni, del peso di carico e della motorizzazione*		
6.1.1	Accesso alla ZTL regolamentato con contrassegno (si rimanda al punto 2.5.1)		2020
8	**Misure di riduzione emissioni CO_2. Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, imbarcazioni, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita**		
8.1	*Incentivi indiretti (regolamentazione circolazione in base a motorizzazione e alimentazione, ma anche disponibilità di rete distribuzione carburanti) per veicoli a basso o impatto nullo*		2015
8.2	*Incentivi diretti parco veicolare a basso o impatto nullo*		2012
8.2.1	Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissioni zero		2015
8.3	*Acquisto e sviluppo parco veicolare condiviso e a noleggio a basso o impatto nullo*		2015
8.4	*Disponibilità ad effettuare sulle isole progetti innovativi nel campo dell'innovazione tecnologica in termini di alimentazione e motorizzazione dei veicoli e rete di distribuzione dei carburanti innovativi*		2020

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
9	**Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta**		
9.1	*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*		
9.1.1	Si rimanda al punto 5.2.1		2012
9.2	*Gestione informatizzata dell'offerta di sosta a fini di redistribuzione e orientamento della domanda*		
9.2.1	Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione della aree di sosta e sui tempi di attesa nei parcheggi telecontrollo degli accesi nell'Area Pedonale e nella ZTL; pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione della aree di sosta e sulla disponibilità di biciclette a nolo nelle ciclostazioni. (si veda punti 2.5.1 e 9.3.1)		2020
9.3	*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*		
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.		2020
10	**Strumenti per operare l'analisi della soddisfazione dell'utente**		
10.1	*Predisposizione di linee guida e di un questionario per le indagini finalizzate al rilievo e monitoraggio della qualità del servizio erogato*		2015
11	**Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico**		
11.1	*Mappatura della società civile funzionale agli obiettivi del PMS*	2012	
11.2	*Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS*		2015
11.3	*Identificazione dei progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati*		2020
12	**Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile**		
12.1	*Predisposizione di una campagna informativa sull'implementazione del PMS*		2015
12.2	*Linee guida per la realizzazione di una campagna educativa sulla mobilità sostenibile in ambito insulare*		2015
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**		
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*		2020

DEFINIZIONE PROGETTUALE, VALUTAZIONE E VERIFICA DELLE LINEE DI AZIONE E DEGLI INTERVENTI DI PMS

Per ogni linea di azione e/o misura di intervento (intervento) e/o misura operativa attinente ad ogni singolo intervento (progetto), il PMS prevede:

- **un'attività di valutazione di impatto preliminare rispetto alla sua inclusione nel PMS;**
- **una verifica di fattibilità contestuale alla sua inclusione nel PMS;**
- **un'azione di monitoraggio da svolgersi durante la validità temporale del Piano.**

La valutazione esprime a questo proposito i risultati che lo Scenario di Piano è in grado di conseguire rispetto allo Scenario di Riferimento, relativamente ai periodi breve (2012), medio (2015) e lungo (2020), evidenziandone gli impatti quantitativi sui sistemi della mobilità e trasporti, ambientale ed economico.

PIANO OPERATIVO DEL PMS

Con riferimento al Cronoprogramma del Piano Operativo del PMS di cui alla precedente tabella, si riportano di seguito le schede descrittive e di valutazione, sul modello delle schede guida proposte dal Manuale.

Le schede sono esposte secondo l'anno presunto di realizzazione e quindi concretamente rappresenta il Cronoprogramma del Piano Operativo del PMS.

Le schede contengono tutti gli elementi che consentono di:

- **inquadrare l'intervento rispetto alle strategie ed obiettivi di PMS, nonché le linee di sostenibilità perseguite;**
- **stabilire le eventuali sinergie con altri interventi;**
- **individuare le modalità e i tempi di attuazione;**
- **indicare la normativa di riferimento, le modalità di finanziamento e i costi/le risorse necessarie alla sua realizzazione/gestione;**
- **identificare i soggetti responsabili dell'attuazione e gli eventuali attori coinvolti;**
- **sintetizzare la valutazione ex-ante dell'intervento in virtù degli indicatori di riferimento;**
- **specificare eventuali raccomandazioni per l'implementazione e la realizzazione dell'intervento stesso.**
- **avere, per gli interventi più "nuovi" per le Am.ni, gli elementi più significativi da inserire nelle Convenzione da allegarsi ai bandi di gara**

Ove sviluppato, le schede sono seguite dalle tavole di raffigurazione grafica degli interventi e dei loro impatti.

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)

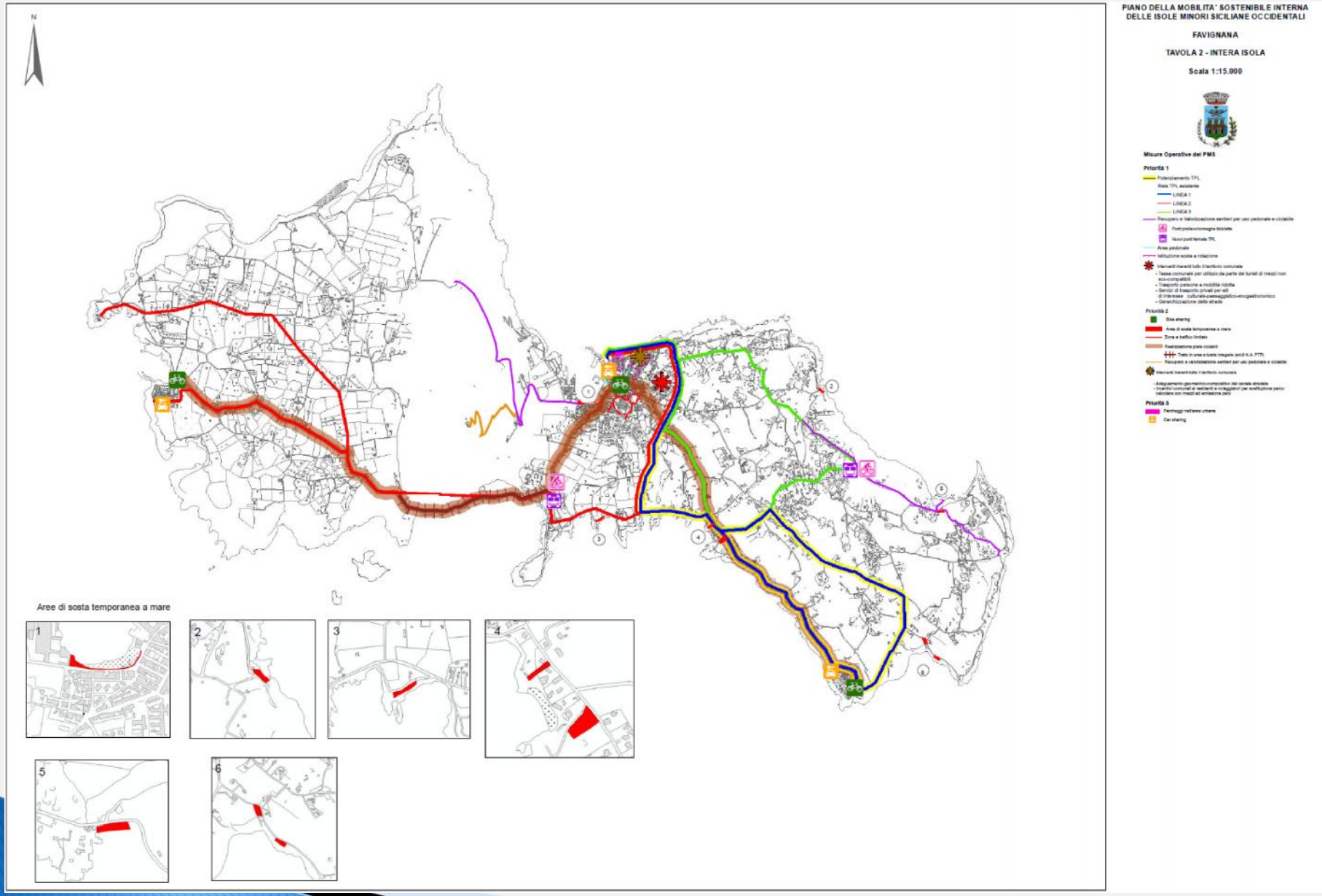
19) IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI (2020)

20) CAMPAGNA INFORMATIVA (2015)

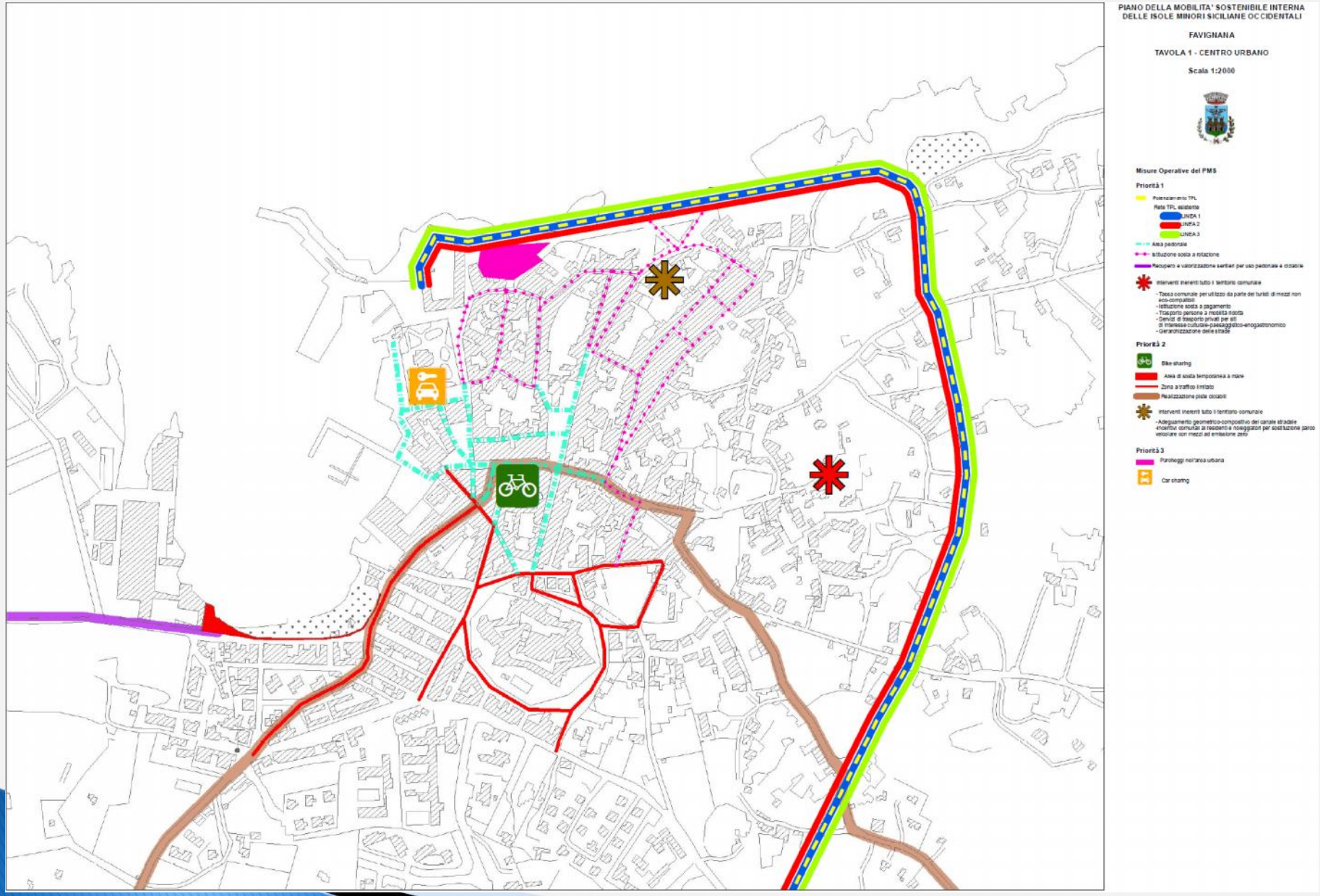
21) CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE (2015)

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

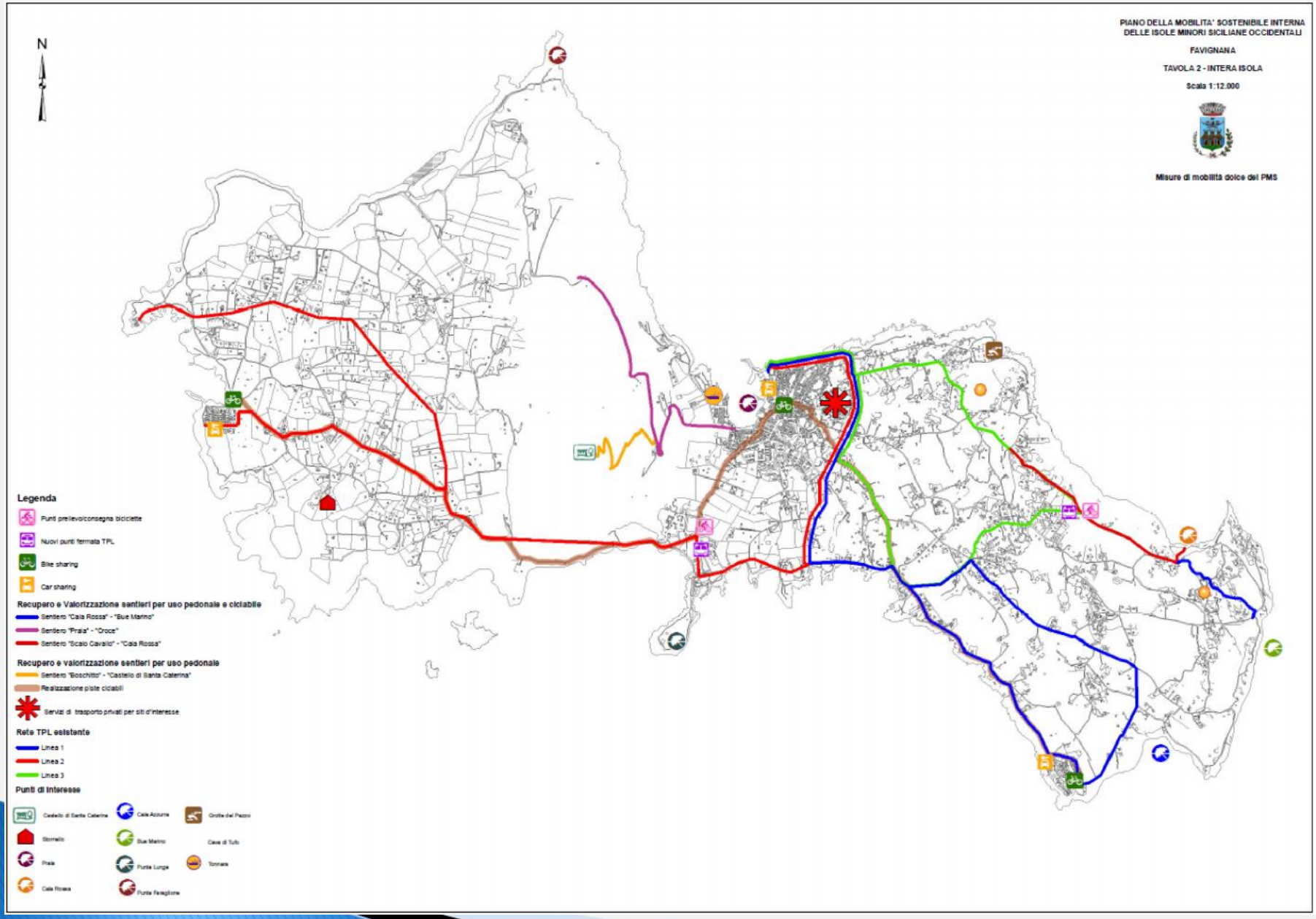
Misure Operative del PMS – ISOLA



Misure Operative del PMS – CENTRO URBANO



Misure di Mobilità dolce del PMS



PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEL PIANO OPERATIVO DI PMS

La seguente tabella riporta il riepilogo dei costi ed introiti in capo alla Amm.ne Comunale e della tempistica delle varie misure operative e la loro aggregazione per classi di priorità.

Questo consente all'Amm.ne Comunale di avere un quadro degli aspetti finanziari complessivi per la sua programmazione economica.

N.ro scheda	Misura operativa	Titolo	Priorità	Costi di investimento (euro)	Costo annuo di gestione (euro)	Introito lordo annuo di gestione (euro)	Introito annuo al netto costi di gestione (euro)	Tempi attivazione (iter ammnistrativo) (mesi)
1	5.1.1	Tassa comunale per l'utilizzo di mezzi non eco-compatibili da parte dei turisti	1	0,00	63000,00	106000,00	43000,00	6
2	9.1.1	Istituzione di sosta a rotazione regolamentata	1	42000,00			0,00	6
3	3.1.1	Potenziamento TPL	1	27500,00	14300,00	14256,00	-44,00	7
4	3.3.1	Servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta	1	0,00	13200,00		-13200,00	5
5	3.2.1	Sevizi di trasporto collettivo per luoghi di interesse turistico-culturale	1	50000,00	60000,00		-60000,00	12
6	2.3.1	Gerarchizzazione stradale	1	20000,00			0,00	8
7	2.4.1	Area pedonale nel centro storico	1	2000,00			0,00	8
8	4.1.1	Recupero e valorizzazione rete dei sentieri ad uso ciclo-pedonale	1				0,00	
			TOTALE	**141500,00**	**150500,00**	**120256,00**	**-30244,00**	

N.ro scheda	Misura operativa	Titolo	Priorità	Costi di investimento (euro)	Costo annuo di gestione (euro)	Introito lordo annuo di gestione (euro)	Introito annuo al netto costi di gestione (euro)	Tempi attivazione (iter ammnistrativo) (mesi)
2	9.1.1	Istituzione di sosta a rotazione regolamentata e a pagamento	2	116000,00	17000,00	122000,00	105000,00	6
8	4.1.1	Recupero e valorizzazione rete dei sentieri ad uso ciclo-pedonale	2				0,00	
9	2.6.1	Adeguamento geometrico-compositivo del canale stradale (valore indicativo)	2	500000,00			0,00	12
10	1.2.1	Bike Sharing	2	216000,00	33000,00	45000,00	12000,00	12
11	4.1.2	Realizzazione piste ciclabili	2	3600000,00			0,00	12
12	2.5.1	Zona a traffico limitato	2	244000,00			0,00	6
13	2.1.3	Aree di sosta temporanee nelle località a mare	2	88000,00			0,00	16
14	8.2.1	Incentivi comunali ai residenti ed ai noleggiatori per sostituzione parco veicolare con mezzi ad emissione zero	2		6000,00		-6000,00	4
			TOTALE	**4764000,00**	**56000,00**	**167000,00**	**111000,00**	
15	9.3.1	Parcheggi nell'area urbana	3	860000,00	30000,00	201000,00	171000,00	13
16	1.1.1	Car Sharing (e/o moto sharing)	3	1700000,00	185000,00	91000,00	-94000,00	9
			TOTALE	**2560000,00**	**215000,00**	**292000,00**	**77000,00**	
	TOTALE GENERALE			7465500,00	421500,00	579256,00	157756,00	

La tabella seguente riporta gli indicatori che "descrivono" sinteticamente la situazione di riferimento e l'impatto del PMS. Per una migliore comprensione del processo di valutazione e monitoraggio va specificato che gli indicatori sono stati qualificati come indicatori che "descrivono" in termini quantitativi gli interventi (Q), indicatori che dovranno essere monitorati (M), e che comprendono sia gli indicatori precedenti (in questo modo si verifica nel tempo l'attuazione dell'intervento) sia indicatori relativi a parametri di stato dei vari sistemi sui quali gli interventi non operano direttamente, indicatori di valutazione (V) tecnica, ambientale, sociale, economica degli interventi.

INDICATORI PER LA QUANTIFICAZIONE, LA VALUTAZIONE E IL MONITORAGGIO DEL PMS

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Trasporti (offerta)	TPL	*Offerta dei servizi - percorrenza annua*	busxkm	186.298	194.148				**QM**
		Offerta dei servizi	postixkm	7.079324	7.377.624				**QM**
		Estensione della rete	km	23,2	23,2				**QM**
		Densità della rete	km/km^2	0,6	0,6	1			**Q**
		Frequenze dei servizi (orari) per periodo dell'anno	minuti	non cadenzato(circa 60' in estate)	30' in estate				**QM**
		Parco veicoli	n°	8	9				**QM**
		Posti medi per veicolo	n°	30	30	30			**QM**
		Bus elettrici	%	8					**M**
		Bus ibridi/metano/gpl	%	0					**M**
		Bus e veicoli equipaggiati per l'intermodalità bus e bici	%	0					**M**
	Taxi, noleggio, auto noleggio, car e moto/bici sharing	*Licenze taxi/*	n°	2					**M**
		Veicoli taxi e	n°	2					**M**
		Veicoli taxi e ibridi/metano/gpl	% sul totale	0					**M**
		Veicoli taxi e elettrici	% sul totale	0					**M**
		Navette gratuite hotel	n°	ND					**M**
		Autoveicoli a noleggio	n°	stima ≈150					**M**
		Autoveicoli a noleggio ibridi/metano/gpl	% sul totale	0					**M**
		Autoveicoli a noleggio elettrici	% sul totale	0					**M**

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Trasporti (offerta)	Taxi, noleggio, auto noleggio, car e moto/bici sharing	*Motoveicoli a noleggio*	n°	stima ≈500					**M**
		Motoveicoli a noleggio elettrici	% sul totale	0					**M**
		Parco biciclette e cicli a nolo	n°	stima ≈800					**M**
		Biciclette e cicli a nolo a pedalata assistita	% sul totale	0					**M**
		Veicoli flotta car sharing	n°	0	0		30		**QM**
		Veicoli flotta moto sharing	n°	0	0	0	0		**QM**
		Veicoli flotta bike sharing	n°	0	0	30	30		**QM**
		Stazioni car sharing	n°	0	0	0	3		**QM**
		Stazioni moto sharing	n°	0		0	0		**QM**
		Stazioni bike sharing	n°	0	0	3	3		**QM**
	Viabilità	*Estensione della rete viaria urbana*	km	15,0					**QM**
		Estensione rete stradale extraurbana	km	47,3					**QM**
		Densità della rete stradale extraurbana	km/kmq	1,3					**QM**
		Estensione percorsi ciclo-pedonali	km	5 (sentieri da mettera a posto)	3,2 (sentieri pedonali messi a posto, di cui 1,5 anche pedonali)	3,2 (sentieri pedonali messi a posto, di cui 2,2 anche pedonali)	3,2 (sentieri pedonali messi a posto, di cui 2,2 anche pedonali)	3,2 (sentieri pedonali messi a posto, di cui 2,2 anche pedonali) + 9 di pista ciclabile	**QM**
		Regolamentazione accesso all'isola con mezzo privato	Si/no	Si con ampie deroghe estate	Si con ampie deroghe in estate	Si con ampie deroghe in estate	Si con ampie deroghe in estate		**M**
		Area Pedonale (AP)	km	1,04 (stagionale)	1,04 (stagionale)	1,7 (stagionale)			**QM**
		Area Pedonale (AP)	km/abitante	0,0002	0,0002	0,0003			**Q**
		Area Pedonale (AP)	km/presenze turistiche	0,0001	0,0001	0,0002			**Q**
		Zona a Traffico Limitato (ZTL)	km	0	0	2,7 (stagionale)			**QM**
		Zona a Traffico Limitato (ZTL)	km/abitante	0	0	0,0006			**Q**

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Trasporti (offerta)	Viabilità	*Zona a Traffico Limitato (ZTL)*	km/presenze turistiche	0	0	0,0003			**Q**
		Accessi ZTL	N° residenti	0					**M**
			N° autorizzati	0					**M**
			N° violazionii	0					**M**
	Sosta	*Posti auto su strada a rotazione (disco orario)*	n°	0	580	580	220		**QM**
		Occupazione parcheggi su strada a disco orario	%	0	75	75	75		**M**
		Posti auto pertinenziali	n°	0					**M**
		Posti auto parcheggi in struttura/di attestamento	n°	0	0	0	300		**QM**
		Occupazione parcheggi in struttura/di attestamento	%	0			75		**M**
Mobilità (domanda)	Composizione parco enti pubblici territoriali	*Veicoli elettrici*	n°	0					**M**
	Mobilità residenti	*Indice motorizzazione autovetture*	auto/abitante	43					**M**
		Indice di motorizzazione motoveicoli	moto/abitante						**M**
		Auto elettriche	% sul totale	0					**M**
		Auto ibride	% sul totale	0					**M**
		Auto gpl/metano	% sul totale	0					**M**
		Moto elettriche	% sul totale	0					**M**
		Moto ibride	% sul totale	0					**M**
		Spostamenti sistematici pro-capite	n°. spostamenti/pop.	0,29					**M**
		Ripartizione modale (spostamenti in auto)	% sul totale	28,2					**M**
		Ripartizione modale (spostamenti in moto)	% sul totale	5,6					**M**
		Ripartizione modale (spostamenti in autobus)	% sul totale	0,7					**M**
		Ripartizione modale (spostamenti in bici)	% sul totale	ND					**M**
		Abbonati car sharing	n°	0					**M**
		Abbonati bike sharing	n°	0					**M**
		Corse annue effettuate con il car sharing	n°	0					**M**
		Aventi diritto trasporto utenti mobilità ridotta		ND					**M**
		Buoni utilzzati/anno trasporto utenti mobilità ridotta	n°	0					**M**

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Mobilità (domanda)	Mobilità turisti	*Accessi in aereo*	% sul totale	70					**M**
		Accessi in nave	% sul totale	30					**M**
		Auto/moto al seguito	n°	13.000					**M**
		Ripartizione modale TPL/trasporto privato	%	0,3	2,8	2,8	2,8		**M**
		Corse effettuate con il car sharing	n°	0	0	250	250		**M**
		Corse effettuate con il bike sharing	n°	0	0	180	180		**M**
		Corse effettuate con il moto sharing	n°	0	0	0	0		**M**
		Auto a noleggio	n°contratti	ND					**M**
		Moto a noleggio	n°contratti	ND					**M**
		Bici a noleggio	n°contratti	ND					**M**
		Servizi trasporto collettivo per siti cult./paesag./enog.	n°	0	7.000	22.000	22.000		**M**
		Tassa comunale su utilizzo mezzi non eco-compatibili	Si/no	No	Si	Si	Si		**QM**
		Contrassegni venduti per mezzi non eco-compatibili	n°	0	9.700	9.700	7.700		**QM**
Domanda/ offerta (utilizzo delle reti di trasporto)	TPL	*Passeggeri annui trasportati*	n°	ND	+14256	+14256	+14256		**V**
	Viabilità	*Percorrenza mezzo privato/punta (urbana)*	vett. x km	2646	2646	2646	2727		**V**
		Diminuizione percorrenza mezzo privato/giorno (extraurbana)	vett. x km	0	9.000	9.000	32400		**V**
		Tempo impiegato mezzo privato/punta (urbana)	vett. x ora	65	65	65	62		**V**
		Velocità media mezzo privato/(urbana)	km/ora	40,7	40,7	40,7	44,0		**V**
		Congestione/saturazione della rete	km	0			0		**V**
			vetture x km	0			0		**V**
			vetture x ora	0			0		**V**

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Ambiente/ territorio	Qualità dell'aria	*Quantità emessa di Ossidi di Azoto (NOx)prodotti da traffico veicolare nell'area urbana*	Kg/ora punta	1,17	-	-	0,57		**V**
		Quantità emessa di VOC prodotti da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	2,78	-	-	0,81		**V**
		Quantità emessa di CO prodotto da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	14,57	-	-	3,96		**V**
		Quantità emessa di PM10 prodotto da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	0,09	-	-	0,03		**V**
		Diminuzione quantità emessa di Ossidi di Azoto (NOx)prodotti da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	6,8		**V**
		Diminuzione quantità emessa di VOC prodotti da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	9,59		**V**
		Diminuzione quantità emessa di CO prodotto da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	47		**V**
		Diminuzione quantità emessa di PM10 prodotto da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	0,31		**V**
	Inquinamento sonoro	*Popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) LDEN*	n°abitanti	75	-	-	31		**V**
		Popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 55 dB(A) Lnight	n°abitanti	111	-	-	48		**V**
	Consumi energetici di fonti non rinnovabili	*Consumi combustibili fossili: benzine, diesel per auto, moto e altri veicoli nell'area urbana*	kg/ora punta	115,89	-	-	77,23		**V**
		Diminuzione dei consumi combustibili fossili: benzine, diesel per auto, moto e altri veicoli nell'area extraurbana	kg/giorno	-	-	-	917,54		**V**

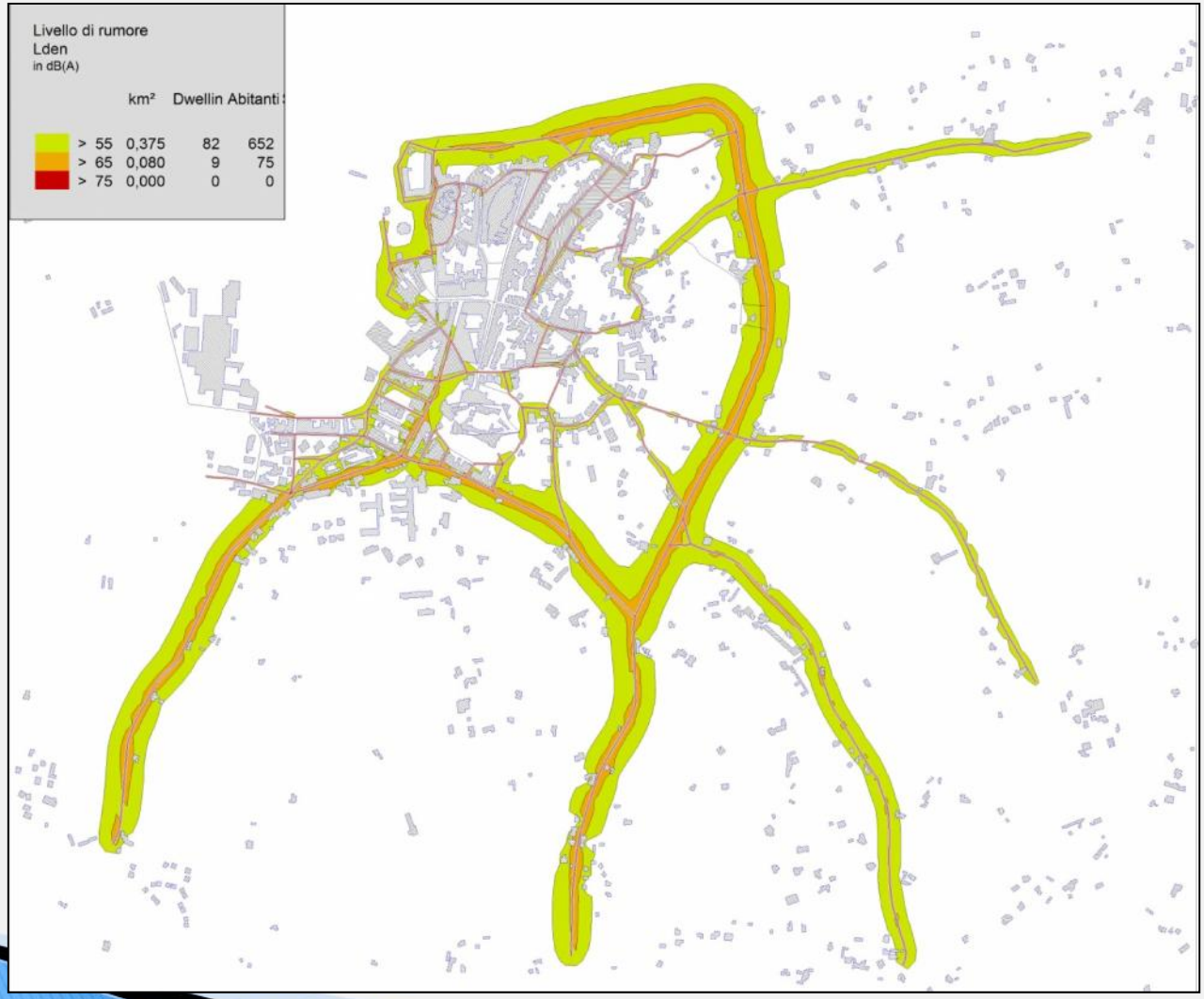
Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Economico	Contributi TPL	*Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità , ecc.*	€/bus-km	1 € (Regione) +1,4€ (Comune)	1 € (Reg.) +1,4€(Com.)	1 € Reg.)+ 1,4€ (Com.)	1 € (Reg.) 1,4€ (Com.)		**M**
		Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità , ecc.	Mil €	447.115	474.590	474.590	474.590		**M**
		Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità , ecc.	€/pax trasportato	ND	non quant.	non quant	non quant		**M**
	Spesa investimento e gestione	*Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi*	Mil €	0			4		**VM**
		Risorse pubbliche destinate alle infrastrutture: strade, porti, aeroporti, parcheggi, ecc.	Mil €/abitante	0			0.001		**VM**
		Risorse pubbliche destinate alle infrastrutture: strade, porti, aeroporti, parcheggi, ecc.	Mil €/presenze turistiche	0			0.0005		**VM**
	Costo del trasporto per gli utenti	*Costo di trasporto percepito auto*	€/pax - km	0,23	0,23	0,23	0,40		**V**
		Costo di trasporto bus	€/pax	1	1	1	1		**VM**
	Costi del trasporto per la collettività	*Costo generalizzato di trasporto (TPL)*	€/veic-km	2,4	2,4	2,4	2,4		**V**
		Costo generalizzato di trasporto (AUTO)	€/veic-km	0			0,1		**V**
		Costo servizio di trasporto per utenti a mobilità ridotta	€/pax	0	8	8	8		**VM**
	Tariffazione TPL, noleggio e sosta	*Biglietto tpl, corsa singola*	€	1 €					**M**
		Carnet tpl	€	ND					**M**
		Abbonamento tpl mensile	€	ND					**M**
		Abbonamento tpl annuale	€	ND					**M**
		Carta mobilità turisti	€	0					**M**
		Tariffa noleggio auto	€/h	ND			3 €/h (car sharing)		**V**
		Tariffa noleggio bici	€/h	ND		2 €/h (bike-sharing)			**V**
		Tariffa noleggio moto	€/h	ND					**M**
		Tariffa sosta su strada	€/h	0				1	**VM**
		Tariffa sosta in parcheggi in struttura/di attestamento	€/h	0			1		**VM**

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificazi. indicatore
					2012	2015	2020		
Economico	Introiti da tariffazione sosta	*Introiti sosta parcheggi su strada*	€	0				336.000	**VM**
		Introiti sosta parcheggi in struttura/attestamento	€	0			200.760		**VM**
	Introiti netti contrassegni venduti per mezzi non eco-compatibiloi		€	0	106.000	106.000	85.000		**VM**
	Introiti bike sharing		€	0		45.000	45.000		**VM**
	Introiti car sharing		€	0			68.000		**VM**
	Variazione ricavi da servizi sussidiati	*Variazione introiti TPL*	€	0	14.256	14.256	14.256		**VM**
Governance	Monitoraggio e comunicazione	*Incontri con associazioni di categoria, portatori di interesse*	n°	1	1	1	1		**VM**
		Campagne di comunicazione	n°	0	1				**VM**
		Educazione alla mobilità sostenibile	Programma eseguito	0	1	1			**VM**
		Educazione alla mobilità sostenibile	Ore	0	8	8			**VM**

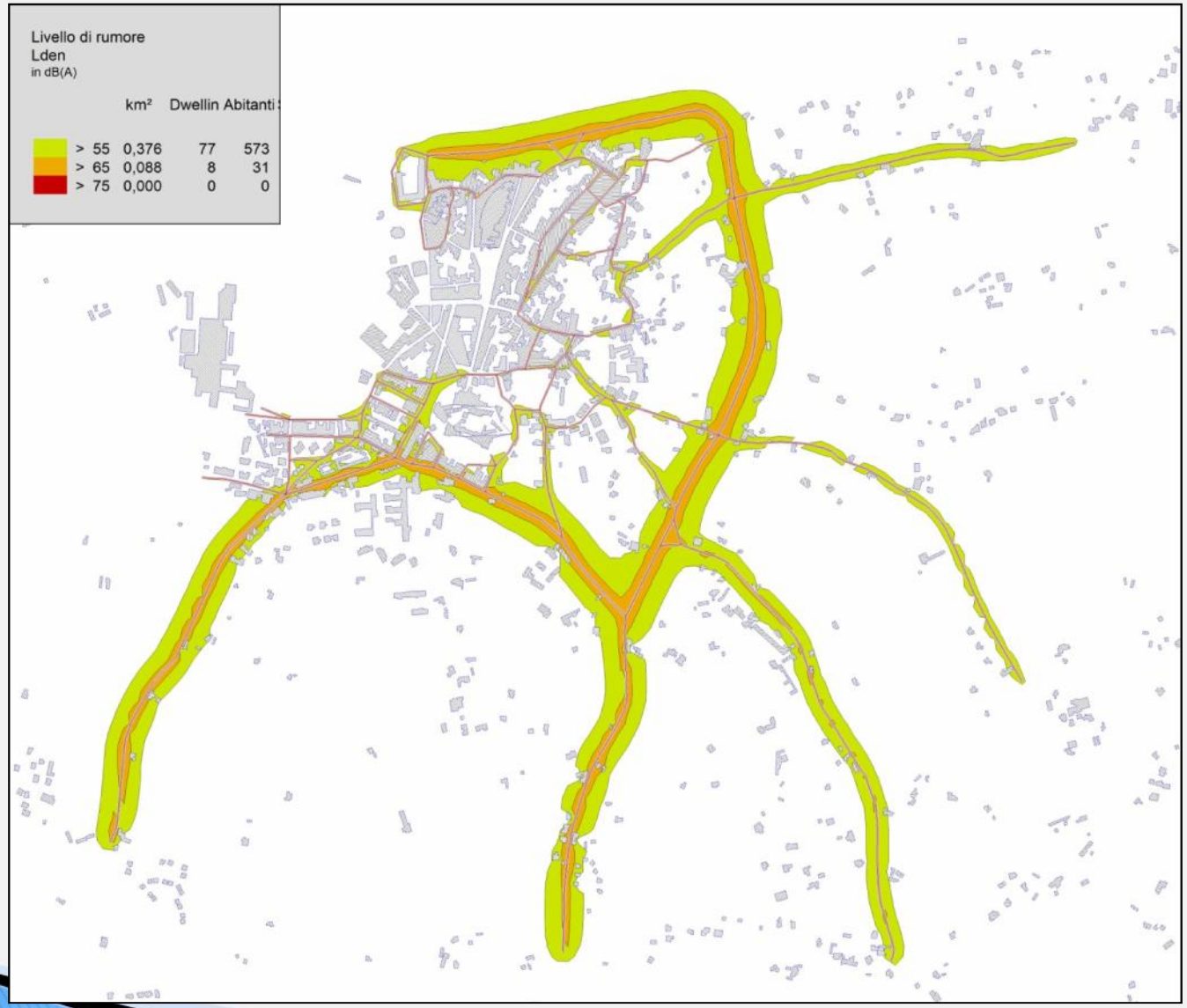
Fonte: RTI su base Manuale contenente le regole fondamentali e gli standard di qualità per la redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle isole minori

Dal punto di vista degli impatti ambientali degli interventi previsti nel PMS dell'isola, a titolo esemplificativo per la componente Rumore si rileva un decremento del numero di abitanti esposti al rumore ambientale rispetto allo scenario attuale come riportato in figura.

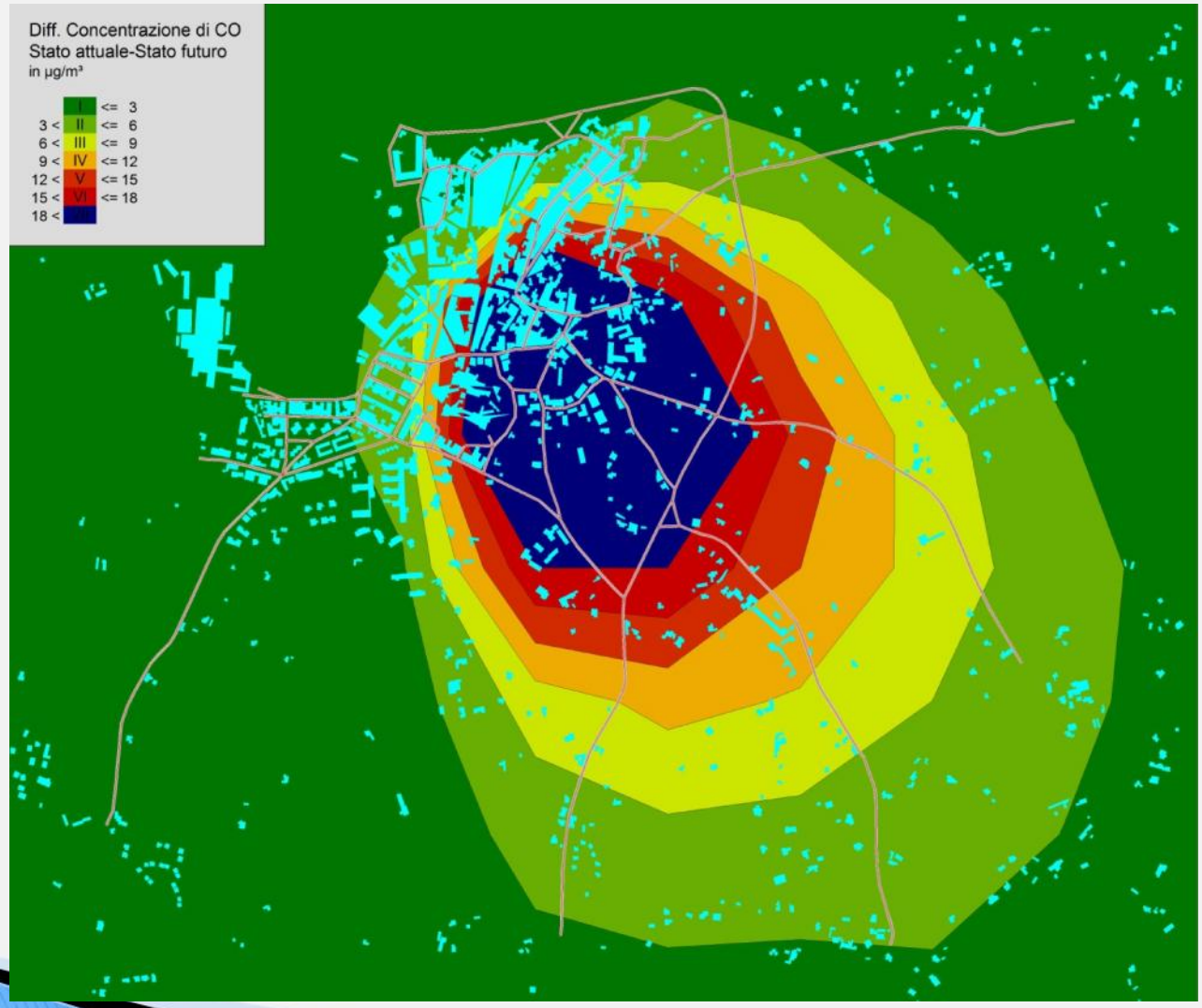
SCENARIO ATTUALE

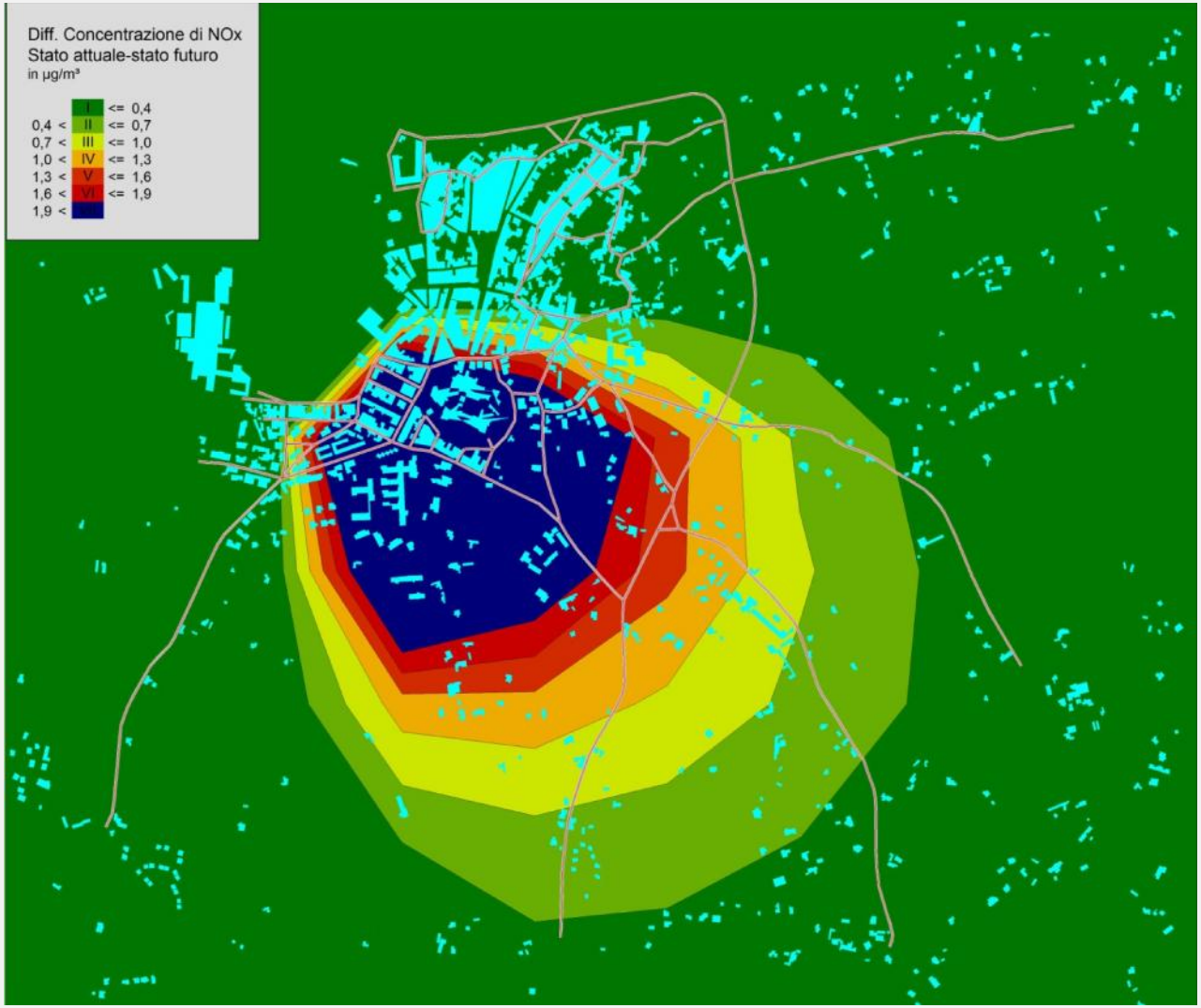


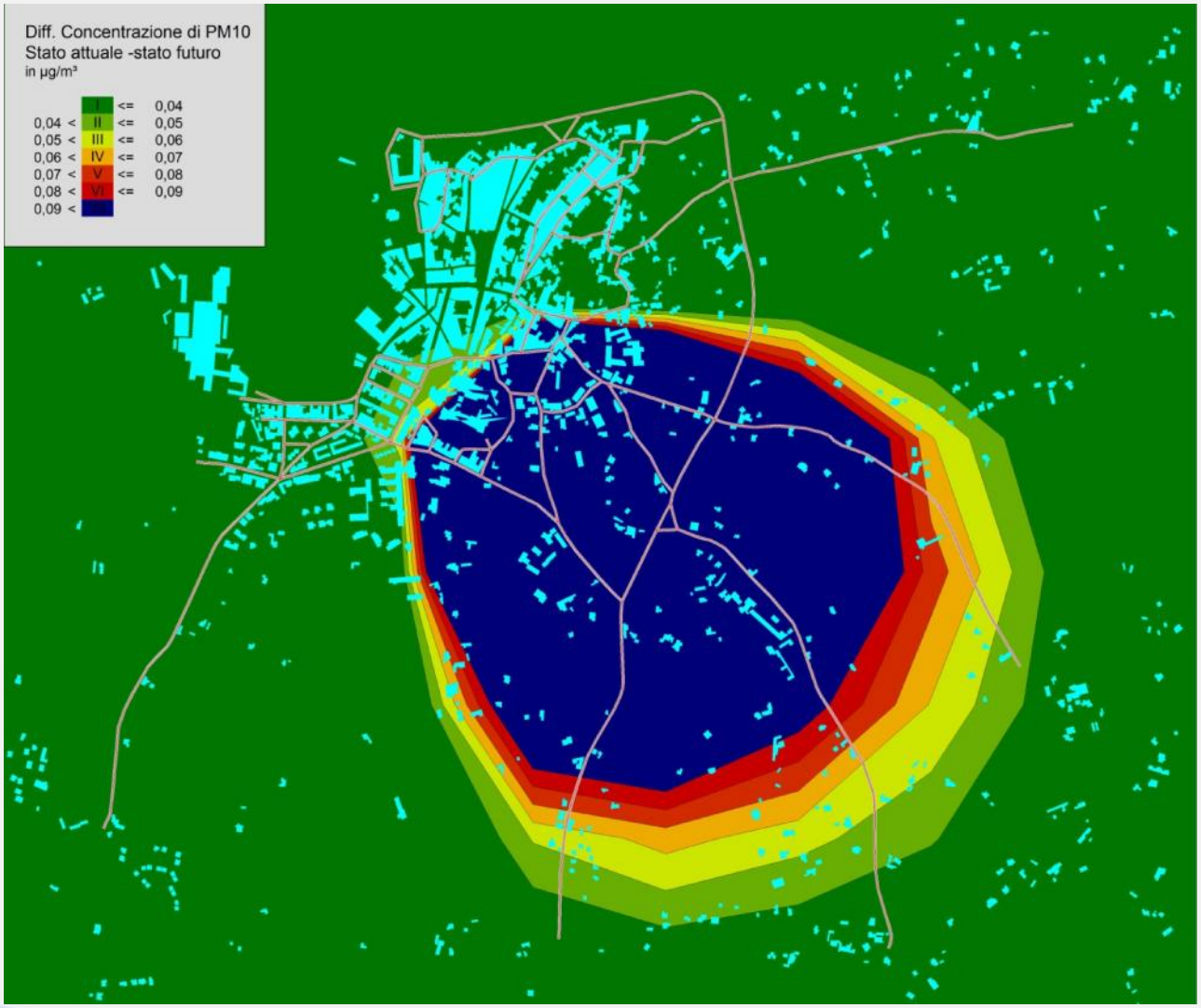
SCENARIO FUTURO

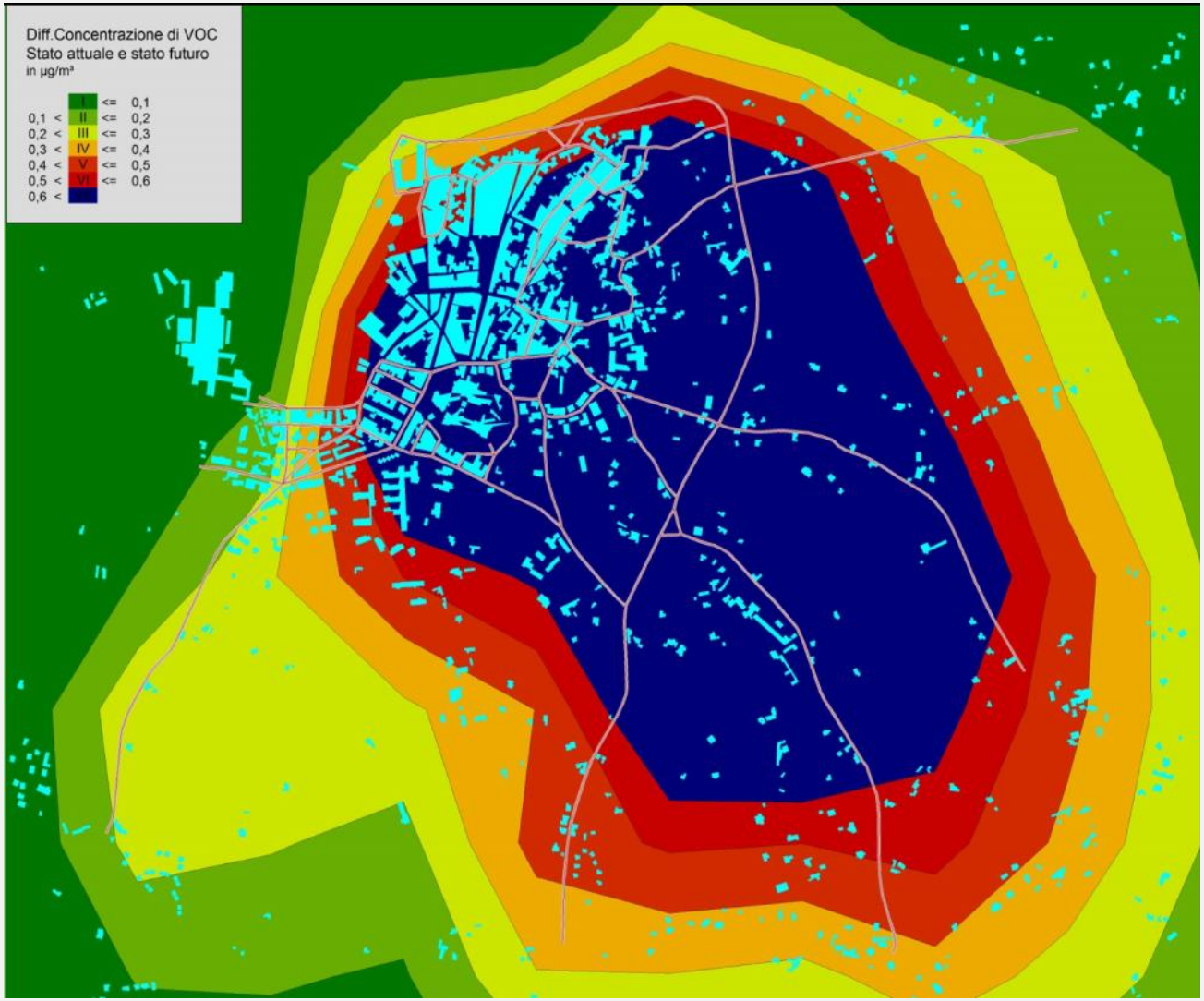


Per la componente Aria si verifica nello scenario futuro un decremento dei livelli di concentrazione per tutti gli inquinanti (CO, NOx, PM10, VOC) come riportato nelle figure che seguono con abbattimento delle emissioni climalteranti ben superiore al 20% nello scenario futuro.




Diff. Concentrazione di NOx
Stato attuale-stato futuro
in µg/m³
I <= 0,4
0,4 < II <= 0,7
0,7 < III <= 1,0
1,0 < IV <= 1,3
1,3 < V <= 1,6
1,6 < VI <= 1,9
1,9 <


Diff. Concentrazione di PM10
Stato attuale -stato futuro
in µg/m³
I <= 0,04
0,04 < II <= 0,05
0,05 < III <= 0,06
0,06 < IV <= 0,07
0,07 < V <= 0,08
0,08 < VI <= 0,09
0,09 <



Per il dettaglio di tale impatti si rimanda al Rapporto di ambientale di III stesura redatto nell'ambito della VAS.

PIANO DI MONITORAGGIO DEL PMS

Sulla base della struttura del Piano Operativo di PMS, si propone di adottare un Piano di Monitoraggio del PMS organizzato per schede guida, relativa alle linee di azione e/o alle misure di intervento (interventi) e/o alle misure operative (progetti), a seconda della specifica linea di azione.

Si consiglia di utilizzare una scheda di monitoraggio, per ogni scheda operativa.

Si riporta di seguito la scheda guida tipo da adottarsi per il Monitoraggio del PMS.

SCHEDA DI MONITORAGGIO DEL SINGOLO PROGETTO/INTERVENTO

RIFERIMENTO SCHEDA OPERATIVA: scheda operativa N+1	
LINEA D'AZIONE n+1: es. GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ AL TERRITORIO	
Misura di intervento n+1.n+1: Risolvere i nodi problematici della struttura viaria	
Misura operativa n+1.n+1.n+1: Completare la rete stradale di primo livello	
Stato di avanzamento	***Motivi eventuali ritardi***
Procedure avviate	***Azioni correttive/Misure di mitigazione ritardi e avvio/accelerazione procedure***

Indicatori di valutazione

Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore anno di monito-raggio	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Dispo-nibilità dei dati
Indicatore 1			2012		2012				
			2015		2015				
			2020		2020				
Indicatore n+1			2012		2012				
			2015		2015				
			2020		2020				

Raccomandazioni per il monitoraggio

RENDICONTAZIONE DEL PMS

Il piano di monitoraggio dovrebbe essere associato ad un'attività di rendicontazione che su base annuale documenti in un apposita relazione sullo stato dell'attuazione del PMS, così come sugli elementi caratteristici del sistema della mobilità sostenibile nell'isola.

Sul rispetto di quanto previsto dal Manuale, si propone il seguente contenuto indicativo minimo del rapporto annuale sulla mobilità sostenibile:

- **monitoraggio permanente dello stato di attuazione degli interventi di PMS**
- **monitoraggio permanente dei principali indicatori di PMS**
- **il quadro di contesto con i parametri socio-economici e territoriali che incidono sulla domanda di mobilità e che, a loro volta, cambiano di valore a seguito degli interventi sul sistema di mobilità.**
- **aggiornamento sulle politiche e gli strumenti normativi emanati;**
- **aggiornamento sulle risorse stanziate e gli strumenti finanziari attivati/utilizzati;**
- **aggiornamento sull'evoluzione, in base all'elaborazione degli indicatori di monitoraggio, delle diverse componenti di mobilità locale.**

UFFICIO DI PMS

La fase di implementazione degli interventi e delle azioni di PMS rappresenta una sfida impegnativa, sia per la complessità delle trasformazioni prospettate a fronte delle risorse disponibili internamente ed esternamente alle singole amministrazioni, sia per il numero e la varietà degli attori che sul territorio intervengono ed esprimono una propria posizione sul tema dei trasporti e della mobilità.

In particolare per le isole minori in generale si presentano le seguenti ulteriori specificità/criticità:

- la ridotta dimensione territoriale e densità abitativa, associata ad un contesto insulare che rappresenta una risorsa di pregio, assieme da sfruttare, ma anche da tutelare;
- le stagionalità dei fenomeni inerenti al traffico e alla mobilità con forte impatto negativo sull'ambiente e sul sistema dei trasporti;
- la scarsità di capitale umano e risorse proprie per il finanziamento e la realizzazione e gestione degli interventi di PMS in maniera autonoma, nonostante il beneficio di una notevole autonomia, anche riconosciuta e salvaguardata attraverso canali e strumenti diretti quali l'ufficio presso la Presidenza della Regione Siciliana, il Fondo Isole Minori presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Associazione Nazionale Comuni Isole Minori.

PIANO DI COMUNICAZIONE DEL PMS

Il Piano di Comunicazione è lo strumento che consente di programmare e gestire le azioni di comunicazione per il raggiungimento di una pluralità sinergica di obiettivi, in termini di diffusione delle informazioni, di formazione del consenso e di condivisione tra gli attori istituzionali, gli attori economici e la società civile.

L'obiettivo generale del Piano di Comunicazione è quello di garantire l'apertura, la visibilità e la trasparenza dell' attività dell'Amministrazione nella stesura e applicazione del "Piano di Mobilità Sostenibile interna alle Isole Minori Siciliane Occidentali" attraverso l'attivazione di un circuito informativo diffuso, trasparente, efficace ed efficiente verso le parti interessate che possa assicurarne e favorirne la partecipazione ed il coinvolgimento nel processo di panificazione territoriale e accompagnare il processo di condivisione e concertazione tanto sul piano interistituzionale che sul piano degli stakeholders.

In particolare, le singole azioni informative hanno lo scopo di :

- **informare i soggetti destinatari (popolazione locale, turisti e tutti i portatori di interesse) sui servizi alla mobilità;**

- **informare, coinvolgere anche gli operatori e i dipendenti della Amministrazione attraverso strumenti e strategie di comunicazione interna al fine di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle attività amministrative e favorire il coordinamento tra centri ed aree interessate;**

- **favorire il cambiamento del comportamento dei cittadini e degli utenti verso temi ambientali sostenibili, anche attraverso la promozione di campagne di "educazione ambientale";**

- **promuovere nell'Amministrazione lo sviluppo della capacità di recepire e rielaborare gli stimoli esterni, in un clima di ascolto/informazione più favorevole che permetta una maggiore condivisione del lavoro;**

- **offrire un servizio di informazione e comunicazione immediatamente fruibile al pubblico attraverso diversi canali di comunicazione.**

La pianificazione delle attività previste dal Piano di Comunicazione del PMS è realizzata in collaborazione con l'Amministrazione con particolare riguardo alle seguenti attività:

1) Avvio della campagna di comunicazione e informazione sulla mobilità sostenibile. L'obiettivo è quello di diffondere le informazioni sui risultati del PMS, nonché sulle iniziative intraprese dalle Amministrazioni interessate al fine di sensibilizzare, rendere consapevoli e orientare i comportamenti verso stili di vita sostenibili. Il percorso metodologico, strettamente legato agli obiettivi da raggiungere, prevede la possibilità di utilizzo di strumenti quali:

- **realizzazione del portale/sito web dedicato all'iniziativa.**
- **pubblicizzazione dell'evento attraverso la realizzazione di volantini e manifesti, brochure o locandine informative.**
- **conferenza stampa**

2) Procedure per il coinvolgimento più ampio degli altri soggetti organizzati, del partenariato socio - economico e dei cittadini. L'obiettivo è quello di informare sulle esigenze, sulle attese e sulle scelte in materia di mobilità sostenibile previste dal PMS attraverso strumenti quali:

- **attivazione di una segreteria dedicata al processo di partecipazione;**
- **aggiornamento della sezione dedicata all'iniziativa del portale/sito web.**