

## 2 Obiettivi e strategie

### 2.1 Obiettivi generali

L'obiettivo del Piano strategico, così come esplicitato dall'Amministrazione comunale nel Capitolato d'appalto, è la costruzione di *“un quadro di principi e di orientamenti, nonché un processo di decisione e di partecipazione che porti a definire l'inserimento in ambito urbano di sistemi alternativi di mobilità capaci d'integrare il sistema di trasporto pubblico e di garantire, allo stesso tempo, la libertà di movimento che apparentemente solo il veicolo privato sembra offrire.”*. E ancora, le sue finalità sono:

- *“utilizzo più razionale dei veicoli privati, con conseguente riduzione dell'inquinamento ambientale, risparmio energetico, minore livello di congestionamento del traffico locale;*
- *individuazione di modi e sistemi di trasporto sostenibile, alternativi prioritariamente al trasporto privato, capaci di migliorare i tempi di trasferimento e di promuovere e valorizzare circuiti ed itinerari storico-artistici e naturalistici.”*

Nel rispetto di questa impostazione, il Piano ha individuato degli obiettivi specifici che declinano il concetto di mobilità sostenibile per la realtà palermitana tenendo conto dell'orizzonte di riferimento nazionale ed europeo, cui la Città di Palermo guarda da anni attentamente. È tra i sottoscrittori della Carta di Aalborg (1994) e degli Aalborg Commitments (2004), aderisce alla Campagna Europea Città Sostenibili, al Coordinamento Agende 21 italiane, al programma per le Città delle Bambine e dei Bambini, partecipa a numerosi progetti comunitari per lo sviluppo di azioni per la sostenibilità e ha adottato strumenti, quali, primo fra tutti, Agenda 21 Locale, che perseguono il modello di sviluppo sostenibile auspicato dalla Comunità internazionale.

La “città” è al centro della strategia europea di sviluppo e il settore della mobilità urbana riveste un ruolo sempre più rilevante nelle politiche di sostenibilità, tanto che la Commissione europea lancerà a gennaio 2007, nell'ambito della Settimana Europea sull'Energia Sostenibile, la fase di consultazione degli stakeholder per la preparazione di un Green Paper sul trasporto urbano. Secondo il principio di sussidiarietà i trasporti urbani rientrano però fra le competenze delle autorità nazionali e locali, e solo attraverso le

specificità locali la visione europea di sviluppo urbano sostenibile deve concretizzarsi, come la stessa CE riconosce, incoraggiando modelli di progettazione partecipativa che coinvolgano tutti gli attori locali portatori di conoscenza ed *esperienza* del territorio.

Prima di descrivere gli obiettivi specifici del Piano strategico e le relative strategie di intervento (cfr. § 2.2 a pag. 13), si elencano gli obiettivi generali che hanno improntato la definizione dei contenuti del Piano:

1. Esaltare la centralità dei sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata nel sistema complessivo della mobilità urbana, per sfruttare al massimo le opportunità offerte dai grandi progetti infrastrutturali che ridisegneranno la fisionomia dell'intera area metropolitana di Palermo; tutte le strategie di intervento guardano in primis all'integrazione intermodale con la modalità ferroviaria leggera.
2. Integrare progettazione urbana e pianificazione dei trasporti, in un'ottica di riqualificazione degli spazi pubblici che garantisca a tutti la piena accessibilità alla città e al suo patrimonio di servizi, di cultura e di *opportunità* in senso lato. La riqualificazione urbana ha la duplice potenzialità di migliorare la qualità della vita per i residenti del capoluogo e dell'area metropolitana e di rilanciare l'immagine turistica di Palermo; il piano della mobilità deve rispondere a entrambe queste macrocategorie di utenti.
3. Sviluppare un piano che tenga conto della progressiva attuazione degli interventi previsti rispetto alle diverse modalità di trasporto e delle loro interazioni, per sviluppare sinergie e compensazioni che garantiscano uno sviluppo equo ed equilibrato delle diverse componenti territoriali.

## 2.2 Obiettivi specifici e strategie

### 2.2.1 SOSTA

Gli obiettivi specifici per il sistema della sosta possono così sintetizzarsi:

- fluidificare il traffico veicolare, liberando le sedi stradali dalle auto in sosta, specialmente sugli assi di scorrimento principali;
- dare priorità alla realizzazione dei parcheggi di interscambio, in maniera tale da innalzare l'uso di modalità di trasporto sostenibili dal punto di vista ambientale per giungere nel centro urbano;

- innalzare il livello di servizio offerto dai percorsi multimodali alternativi all'auto privata, fluidificando i percorsi diretti verso i parcheggi di interscambio e migliorando le connessioni tra parcheggi e trasporto pubblico urbano, sia su gomma che su ferro;
- implementare sistemi di informazione all'utenza *pre-trip* e *on-trip* finalizzati ad un uso razionale degli spazi a disposizione per la sosta veicolare;
- nel medio-lungo periodo, realizzare dei parcheggi di interscambio con capacità elevata, in maniera tale da intercettare al "cordone" i flussi veicolari diretti al centro della Città, trasferendo utenza verso i sistemi su ferro.

### 2.2.2 MOBILITÀ ALTERNATIVA

Con l'espressione "mobilità alternativa" il Piano strategico indica l'insieme di tutti quei sistemi di trasporto, siano essi tradizionali o innovativi, che offrono opzioni di spostamento sostenibili e alternative sia all'auto privata ad uso individuale, sia al mezzo di trasporto pubblico come comunemente inteso. In tale ambito rientrano quindi la mobilità lenta "a impatto zero" (pedonalità e ciclabilità), le forme di trasporto veicolare a basso impatto (veicoli elettrici, ibridi, ecc.), ma anche sistemi di trasporto motorizzati, come le forme di uso collettivo dell'automobile (car sharing, car pooling, ...), la cui sostenibilità risiede nella capacità di ridurre la quota di traffico stradale privato della mobilità urbana. Rientrano inoltre nella mobilità alternativa tutte le forme di gestione della mobilità di persone e merci che mirano a razionalizzare i flussi di traffico e ridurre congestione e inquinamento.

Gli obiettivi specifici che il Piano si propone di raggiungere con le misure per la mobilità alternativa sono:

- riqualificare gli spazi urbani, valorizzare il patrimonio storico-artistico e naturalistico della città e promuovere itinerari di fruizione turistica sostenibile di tale patrimonio;
- garantire il diritto alla mobilità e all'accessibilità della città e di tutte le sue opportunità agli utenti deboli e/o svantaggiati della strada, nel rispetto del principio di equità sociale dello sviluppo sostenibile;
- integrare l'offerta di trasporto pubblico garantendo da un lato accessibilità, sicurezza e qualità "dell'ultimo miglio" da percorrere a piedi, dall'altro la possibilità di ricorrere all'occorrenza a forme più flessibili di spostamento rispetto ai servizi di linea convenzionali del TPL;
- orientare l'opinione pubblica verso una nuova cultura della sostenibilità e, indirettamente, aumentare la propensione ad accettare forme di regolamentazione restrittiva della circolazione veicolare e della sosta.

Le strategie messe in campo dal Piano sono riassunte nei seguenti ambiti di intervento:

- migliorare ed estendere infrastrutture e servizi per la mobilità ciclo-pedonale, realizzando efficienti opportunità di integrazione con le altre modalità di trasporto, eliminando barriere architet-

toniche e punti critici per la sicurezza di pedoni e ciclisti, organizzando modelli di cooperazione per incentivare forme di mobilità sistematica “lenta” (scuola e lavoro);

- promuovere e supportare operativamente lo sviluppo car pooling per gli spostamenti casa-lavoro nel territorio comunale nell’ambito della strategia di mobility management d’area;
- rendere operativo un servizio di car sharing mirato, efficiente, competitivo ed attrattivo per la cittadinanza, integrandolo con altre forme di uso collettivo di mezzi di trasporto individuali (scooter sharing, bike sharing);
- attivare forme di logistica distributiva delle merci in campo urbano sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, realizzando contestualmente interventi normativi ed infrastrutturali secondo un processo per fasi;
- utilizzare le tecnologie più innovative per il supporto alla gestione del sistema della mobilità, integrate con sistemi telematici di informazione e comunicazione della complessiva strategia di promozione della città.

### 2.2.3 SISTEMI DI TRASPORTO A GUIDA VINCOLATA

L’articolato ventaglio di nuova offerta di sistemi a guida vincolata, programmato dal Comune e la complessità degli interventi pone Palermo all’avanguardia, tra le città italiane, per la pianificazione di politiche di mobilità sostenibile.

I sistemi di trasporto su ferro, distribuiti nell’intera area metropolitana di Palermo organizzano un armatura infrastrutturale fondata su: metro-ferrovia, passante ferroviario, metropolitana automatica, rete tranviaria. Gli ambiti di intervento sono riferibili all’area urbana di Palermo e al sistema metropolitano compreso tra Punta Raisi, Brancaccio e Roccella.

L’obiettivo è creare un sistema di linee con nodi e stazioni di interscambio che rendano agevoli sia gli spostamenti nel centro urbano, sia i collegamenti con le principali zone periferiche anche attraverso la realizzazione di un ampio sistema di parcheggi d’interscambio modale.

L’organizzazione di una mobilità ecosostenibile, alternativa all’auto, si configura e si sostanzia attraverso interventi integrati e interconnessi con azioni *anche* di breve periodo, finalizzate all’anticipazione del servizio metropolitano. Attraverso il potenziamento di alcuni parcheggi, la risoluzione di alcuni nodi viari e l’attivazione di un collegamento su ferro, cadenzato a frequenza, è possibile supportare la creazione della grande ZTL con sistemi alternativi all’auto.

Il poderoso parco progetti, con lavori in gran parte finanziati, nei sistemi in sede fissa, richiede azioni di armonizzazione anche in relazione ai diversi sistemi adottati con materiali rotabili e caratteristiche di esercizio non omogenei.

Tutti gli interventi nei sistemi a guida vincolata, ad esclusione delle linee del tram e del 1° stralcio dell’anello ferroviario sotterraneo, sono a lungo termine da qui la necessità di configurare, all’interno del

Piano Strategico alternative di sistema in grado di supportare, nel breve periodo, le domande di mobilità interna e di scambio.

#### 2.2.4 VIABILITÀ E TRASPORTO PRIVATO

Per quanto riguarda la mobilità privata e la rete stradale, i principali obiettivi e le relative strategie individuate dal Piano sono di seguito sintetizzati:

- disincentivare l'uso indifferenziato della rete stradale da parte di tutte le componenti, migliorandone la leggibilità e la gerarchizzazione:
  - o Adeguamento funzionale del sistema tangenziale + assi di penetrazione
  - o Individuazione delle misure più efficaci per "espellere" dalla ZTL e dall'area centrale la componente di attraversamento
  - o Introduzione di sistemi ITS per la gestione del traffico in tempo reale
- Miglioramento dell'accessibilità al porto
- Risoluzione degli eventuali fenomeni puntuali di congestione
- Disincentivare l'accesso automobilistico nell'area centrale della città
  - o ZTL
  - o Riorganizzazione dei sensi di circolazione
- Controllare e ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli a motore
- Migliorare le condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada:
  - o interventi mirati di moderazione del traffico e di sistemazione delle intersezioni critiche
  - o Centro di monitoraggio della sicurezza stradale

#### 2.2.5 IL PORTO E LE SUE INTERAZIONI LATO TERRA

I contributi delle azioni progettuali, contenute all'interno del piano della mobilità sostenibile, e riferibili al sistema portuale e alle sue interazioni lato terra, sono riconducibili ai nuovi sistemi infrastrutturali, viari e ferroviari, alla nuova offerta di sosta, ai microinterventi per la mobilità dolce.

Accanto ad interventi di lungo periodo, quali la bretella collegamento porto-circonvallazione e al "baffo" ferroviario tra anello e stazione centrale, sono stati studiati specifici progetti di *breve periodo* riguardanti:

- la fluidificazione dell'itinerario di uscita/entrata dal porto;
- le nuove modalità di accesso e sosta dei TIR verso il porto attraverso la previsione di un "parccheggio polmone" di alimentazione;

- la predisposizione di aree di sosta, superficiale, di appoggio alla trasformazione di alcune aree portuali.

Tutti gli interventi sono coordinati con i progetti di trasformazione urbanistica (ATI 1 Sampolo) e con le previsioni contenute nel Master Plan e nel nuovo Piano Portuale elaborato dall'Autorità Portuale di Palermo.

## 2.2.6 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Gli obiettivi specifici per il trasporto pubblico su gomma possono così sintetizzarsi:

- intensificare, in termini di velocità commerciale, frequenza e capacità, i servizi sugli assi del trasporto pubblico su gomma che collegano i parcheggi di interscambio con il centro urbano e su quei corridoi, centrali o periferici, non serviti dai collegamenti ferroviari;
- implementare il sistema di telecontrollo della flotta veicolare, al fine di informare l'utenza in tempo reale sulle possibili strategie di viaggio da adoperare in funzione delle condizioni di funzionamento del sistema dei trasporti ed in maniera tale da gestire la flotta di veicoli in modo efficiente ed efficace;
- mettere a sistema il telecontrollo della flotta veicolare con i sistemi di regolazione semaforica, al fine di implementare sistemi di *bus priority* capaci di innalzare la velocità commerciale del trasporto pubblico;
- evitare l'attraversamento del centro urbano da parte delle linee di trasporto extraurbano su gomma;
- nel medio-lungo periodo, realizzare almeno due autostazioni al "cordone" della città, per perseguire l'obiettivo di trasferire l'utenza in ingresso verso sistemi su ferro capaci di penetrare in ambito urbano in modo sostenibile dal punto di vista ambientale.