



CITTÀ DI BAGHERIA

Provincia regionale di Palermo
www.comune.bagheria.pa.it

C.F. 81000170829
P.IVA 00596290825

Prot. in entrata n. 699514 del 07.07.2020

Direzione STAFF

indirizzo: Palazzo Butera

Tel.: 091-943818

e-mail: v.aiello@comune.bagheria.pa.it.

Prot. n. 36531

del 07 LUG. 2020

OGGETTO: AGENDA URBANA PO FESR 2014-2020, ITI Comuni di Palermo/Bagheria - Azione 4.6.1. - Soccorso Istruttorio - Riscontro.

Al Presidente della Commissione di valutazione
Agenda Urbana PO FESR 2014-2020
ITI Palermo-Bagheria
Arch. Nicola Di Bartolomeo

Con riferimento alla richiesta di integrazioni, posta in essere dalla commissione di valutazione, tramite soccorso istruttorio, nella seduta del 29 giugno 2020, pervenuta a mezzo pec in data 30.06.2020, registrata al protocollo generale n. 35743 del 02 luglio 2020, si forniscono le seguenti integrazioni.

Relativamente al p.to 1:

- Realizzabilità dell'operazione e sua messa in funzione entro le scadenze temporali della Programmazione 2014-2020,

Con riferimento al cronoprogramma trasmesso si rappresenta che tutte le attività connesse ai lavori e alla messa in servizio della infrastruttura in questione vengono completate entro dicembre 2022 ed infatti il cronoprogramma finanziario prevede che tutta la spesa ivi inclusa quella relativa al collaudo viene erogata entro dicembre 2022.

La indicazione di attività nel 2023 è relativa esclusivamente alla rendicontazione delle somme spese e delle attività svolte che necessariamente può essere conclusa solo dopo il completamento definitivo delle opere.

In ogni caso, il cronoprogramma è stato ipotizzato tenendo conto del tempo massimo di svolgimento delle attività, fermo restando che con molta probabilità tutti i lavori e la messa in servizio dell'opera potrà essere conclusa entro la prima metà del 2022.

Relativamente al p.to 2:

- Capacità di garantire l'efficacia (puntualità, regolarità, frequenza e velocità/durata) e l'efficienza dei servizi (minimizzazione dei costi e oculatezza nell'utilizzo delle risorse).

L'incremento e la varietà di offerta dei servizi previsti in progetto consentono di stimare una elevata efficacia ed efficienza del servizio con la possibilità di rendere interoperabili i servizi ed il personale dedicato a vantaggio della funzionalità e della economicità del servizio stesso;

Premesso che il progetto riguarda la realizzazione di un nodo di scambio del trasporto su gomma e di quello ferro/gomma, è utile evidenziare che il progetto in argomento prevede la realizzazione delle infrastrutture prodromiche all'attivazione dei servizi integrativi che rendono interoperabile il trasporto collettivo su gomma (pullman e bus) e su ferro (ferroviario) con i sistemi di mobilità a

bassa capacità di carico (minibus urbani) e con la micromobilità di prossimità (e-scooter sharing, e-bike sharing, monowheel e simili).

Le due rotatorie previste a monte e a valle del nodo di scambio modale, consentono di garantire livelli di sicurezza stradale e di funzionalità di esercizio coerenti con i servizi proprie del nodo scambiatore stesso.

Subito dopo il completamento delle opere infrastrutturali potrà essere reso operativo lo scambio modale dai mezzi propri del trasporto collettivo interurbani ed extraurbani (pullman e bus) con quelli di ridotte dimensioni a vocazione urbana e che collegano anche la stazione ferroviaria.

Inoltre, risultano immediatamente operativi i primi servizi alla utenza previsti in progetto ed in particolare la biglietteria, servizi di bar e simili, servizi igienici, sale attesa ed infombility.

I servizi connessi al nodo di scambio sono progettati per servire le due principali direttrici di utenza che dal nodo si spostano verso il centro di Bagheria oppure che dal nodo si indirizzano verso la frazione di Aspra. Con questo obiettivo vengono coinvolte tutte le categorie di utenza sistematica e non sistematica (occasionale, turistica, ecc).

EFFICACIA

Puntualità, Regolarità, Frequenza, Velocità / durata

Tutti i servizi previsti con l'esercizio del nodo di scambio modale sono direttamente collegati al trasporto urbano ed ai servizi alla utenza.

Come previsto nella pianificazione dei trasporti urbani (PUM), ivi compresi i successivi aggiornamenti di volta in volta apportati dalla amministrazione comunale, il nodo di scambio verrebbe destinato alle tre macrocategorie di trasporto:

1. Rottura da Trasporto collettivo di massa (pullman e bus extraurbani, treno) a trasporto collettivo a ridotta capacità (minibus urbani fino a max 30 pax);
2. Rottura del carico merci (city logistics) da mezzi di grandi dimensioni a piccoli veicoli per lo più elettrici per la distribuzione in ambito urbano;
3. Micromobilità di prossimità destinata alla utenza per gli spostamenti verso il centro urbano e comunque per distanze inferiori a 2-5 km).

La prima modalità di trasporto è direttamente collegata alla organizzazione dei treni e dei TPL su gomma extraurbano, motivo per il quale i parametri di funzionalità (puntualità , regolarità, frequenza, velocità/durata) ed il conseguente livello di servizio, devono essere resi e raggiunti adeguandosi alle linee già esistenti. A tal proposito si rappresenta che il Comune ha già avviato la procedura di acquisto dei minibus urbano che verrebbero utilizzati per lo scambio modale nel progetto in argomento e che tale servizio sarà operativo all'interno del territorio comunale ancora prima del completamento delle opere infrastrutturali in questione.

Gli altri due interventi dipendono dalla organizzazione con cui gli attori coinvolti e gli stake-holders vorranno utilizzare il servizio. In ogni caso sarà la stessa tipologia di utenza che in funzione delle proprie esigenze, indurrà l'Amministrazione comunale e il gestore dei servizi verso l'obiettivo di garantire elevati standards qualitativi per attrarre un numero sempre maggiore di utenti.

EFFICIENZA DEI SERVIZI

Minimizzazione dei costi

Da un punto di vista dei costi, la scelta progettuale operata è stata indirizzata verso l'utilizzo di una infrastruttura esistente avente la stessa finalità connessa alla mobilità. Da ciò ne deriva una riduzione dei costi di ingegneria e di realizzazione dei lavori trattandosi di interventi a raso senza dover provvedere ad opere in sotterraneo. La previsione progettuale inoltre è di utilizzare quanto più possibile materiali autoctoni per la riduzione dell'impatto paesaggistico ma soprattutto con strutture possibilmente mobili e modulari tali da garantire una elevata elasticità gestionale.

Tutte le opere impiantistiche e tecnologiche, inoltre consentiranno di garantire elevati standards operativi con ridotti costi di gestione in una logica di smart city e smart hub.

Le successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva saranno indirizzate quindi verso la massimizzazione delle tecnologie per coinvolgere un numero sempre più elevato di utenza e ridurre i costi di esercizio a vantaggio della autosostenibilità della infrastruttura e dei servizi.

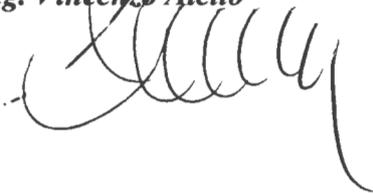
L'impiego inoltre di impianti di energie rinnovabili consentono di ridurre i costi energetici connessi ai servizi a terra ed alla ricarica dei mezzi elettrici.

In ultimo si evidenzia che il nodo di scambio assolve anche alla funzione di attrattore di servizi alla utenza ordinaria ma anche a quella occasionale connessa con il turismo per le Ville di Bagheria, o per il mare della frazione di Aspra, o addirittura per il servizio sanitario offerta dalla Clinica Santa Teresa.

Oculatezza nell'utilizzo delle risorse

Le risorse utilizzate sono direttamente connesse alla infrastrutturazione delle opere propedeutiche alla attivazione dei servizi di mobilità integrata. Le scelte progettuali preliminari sono state rivolte ad opere a raso con minimizzazione dei costi realizzativi e nel rispetto del prezzario regionale Il.pp.; gli impianti verranno progettati per ottimizzare i costi di realizzazione con quelli di esercizio. Una accurata progettazione infatti consente di ridurre il numero di personale coinvolto direttamente nell'hub modale e di incrementare invece gli effetti indotti dalla apertura del nodo di scambio a beneficio del territorio e delle altre categorie di lavoro non presenti direttamente nel presente progetto.

Il Progettista
Ing. Vincenzo Aiello



Il R.U.P.
Arch. Piera Alba Caffaro

