

## **IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DELLE INFRASTRUTTURE**

Sicuramente un asset strategico del nuovo PUG è quello di intrecciare la pianificazione urbanistica e dell'attività edilizia con la programmazione di altri settori e con i servizi infrastrutturali quali la mobilità del territorio.

I servizi infrastrutturali della mobilità investono più "attori" da quelli nazionali a quelli regionali e provinciali, per cui la strategia del PUG dovrà articolare questa sfida su due livelli, quello del sistema di area vasta con le lunghe reti e quella a scala comunale delle reti corte.

E quindi il primo punto è ripensare la ferrovia come servizio di carattere metropolitano e definire il collegamento tra l'autostrada svincolo Birgi e l'autostrada svincolo Mazara del Vallo.

A livello locale sicuramente il collegamento diretto dallo scorrimento veloce alla vecchia circonvallazione oltre a riorganizzare la rete del trasporto pubblico su gomma e re-infrastrutturare la città e i centri periferici, quindi sviluppare un sistema di percorsi sostenibili e sicuri nelle frazioni, promuovere azioni di smart mobility e favorire la creazione di quartieri / contrade meno dipendenti dell'uso dell'auto.

Per cui l'obiettivo sarebbe quello di puntare verso una città "sostenibile" in cui la mobilità riveste sicuramente una forte rilevanza al fine di rendere:

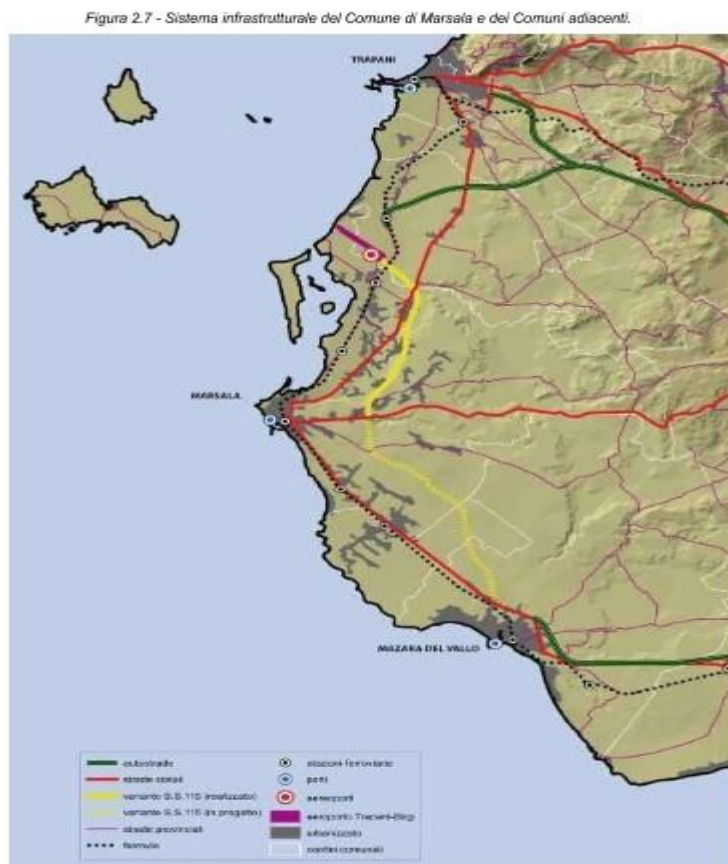
- un'agevole accessibilità al centro storico
- migliorare la qualità ambientale e della vita;
- rendere più sicuri gli spostamenti;
- rafforzare e recuperare la vocazione commerciale, turistica ed agricola.

I tracciati e la tipologia delle principali infrastrutture stradali e ferroviarie dovranno essere indicate nel PUG secondo la classificazione e le caratteristiche da indicare negli elaborati di piano.

Gli assestamenti dei tracciati stradali e dei vari rami dei nodi stradali di interscambio saranno definiti, in sede esecutiva, nell'ambito degli arretramenti previsti nel rispetto di cui al DPR n. 495 del 16/12/1992 e ss.m.i.

Secondo il mio avviso è opportuno che nel PUG sia calato buona parte dello studio effettuato per la redazione del Piano Urbano della Mobilità connessa con la Valutazione Ambientale Strategica che rappresenta uno strumento di valutazione delle scelte di programmazione e pianificazione con finalità di perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali.

## LE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE DI COLLEGAMENTO ( figura 1)



Fonte - Piano Strategico Marsala, 2011

Le principali infrastrutture viarie all'interno del territorio provinciale di Trapani che permettono i collegamenti, con diramazioni su strade provinciali e strade comunali, al comune di Marsala sono:

- L'autostrada A29 collega Palermo con Mazara del vallo e attraverso una diramazione con Trapani e Marsala;
- La Strada Statale SS115 denominato Sud Occidentale Sicula collega le città di Trapani con Siracusa con un percorso che coincide in larga misura con la linea costiera occidentale meridionale che rappresenta una delle strade statali più lunghe della Sicilia circa 380 Km di lunghezza
- La strada Statale SS188 che si snoda all'interno collegando la città di Marsala con Lercara Friddi in provincia di Palermo.
- La strada provinciale SP21 ha origine dalla SS115 e collega Marsala Trapani.

( figura 2)

Il territorio comunale si estende per complessivi 241,70 Km<sup>2</sup> in cui l'assetto della popolazione sul territorio è caratterizzato da un centro urbano che raccoglie circa la metà degli abitanti e da un diffuso tessuto abitativo che si sviluppa a monte del centro storico, addossandosi maggiormente lungo il tracciato della SS.115.

La città di Marsala ha una struttura urbana di tipo policentrico, articolata in quattro componenti principali:

- il centro storico, caratterizzato da centralità direzionale e funzionale;
- le contrade, ciascuna identificata da una propria identità storica e sociale;
- le espansioni rurali presenti lungo gli assi di penetrazione in città, frutto della progressiva espansione edilizia sorta per connettere la realtà urbana ed i territori agricoli limitrofi ai centri abitati;

- la linea di costa, che si distingue per una propria continuità territoriale rispetto al resto della città, dovuta anche alla presenza di infrastrutture stradali di collegamento sul lungomare.

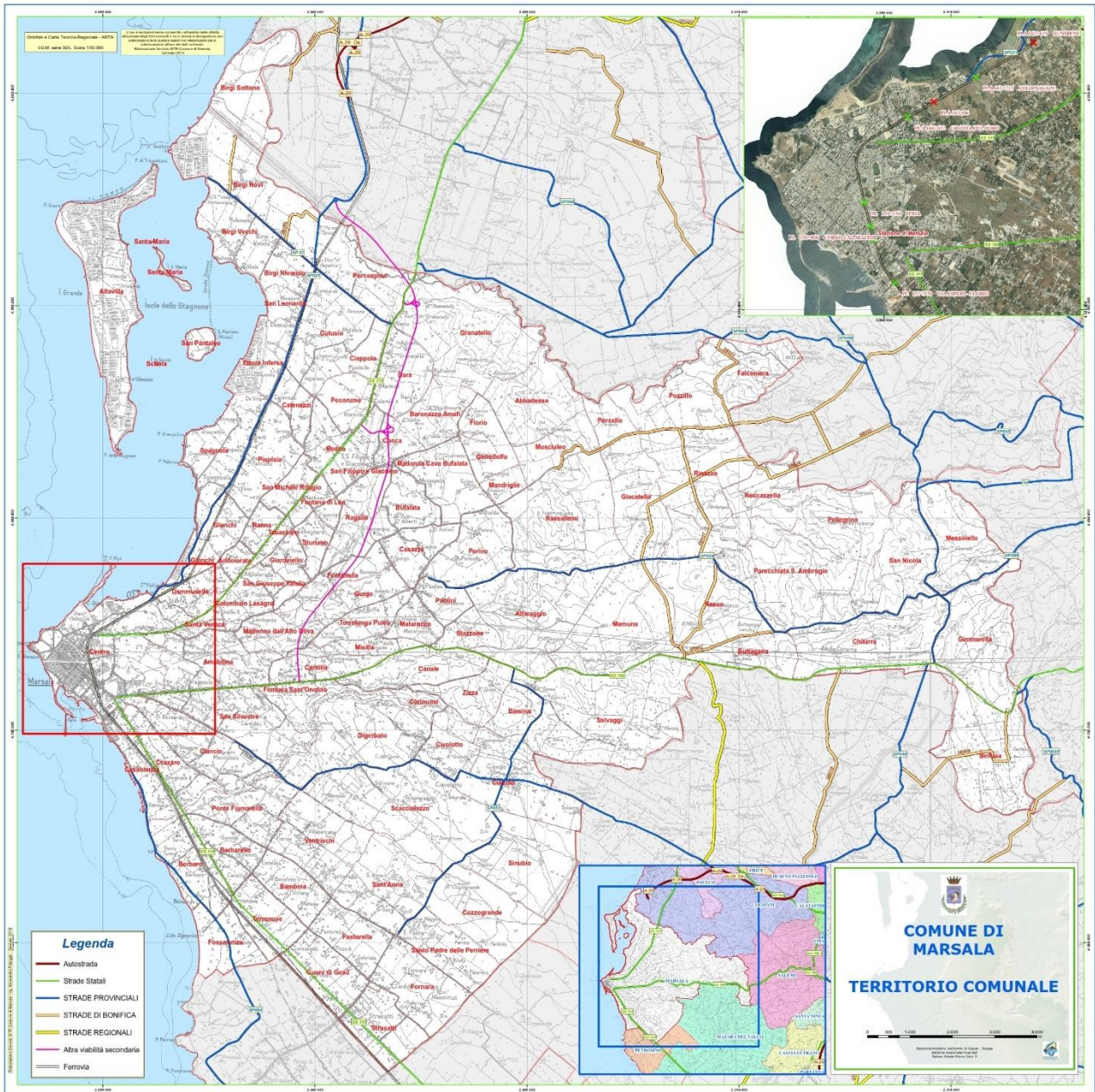
Figura 2.9 - Sistema insediativo del Comune di Marsala e Comuni adiacenti



Fonte - Piano Strategico Marsala, 2011

Il sistema viario di Marsala si sviluppa principalmente attraverso tre diretti principali che convergono sulla città **come** assi di penetrazione urbana fondendosi spesso con la rete viaria della città: ( **figura 3** )

- Verso Nord con il tratto SS115 che si collega con il comune di capoluogo di provincia e si innesta nell'autostrada A29 Trapani Palermo e si congiunge con la circonvallazione della città;



- Verso Sud con l'altro tratto della SS.115 che raggiunge Mazara del Vallo e l'autostrada Mazara del Vallo Palermo che diparte dalla piazza Caprera;
- Verso Est, con la SS.118 che collega Marsala a Salemi e confluisce sulla piazza Caprera.

A questi sono da aggiungere altri assi di penetrazione:

- Da nord la SP 21 Trapani Ragattisi Marsala in seguito via del Fante;
- la SP 24 Misilla Paolini M.Rosse;
- Da est la SP 62 Marsala Favara – Ciavolo- Chelbi- Casale anch'essa confluyente su corso Calatafimi e la SP 53 Strasatti -S.Padre – Ciavolo - Mola- Biesina
- Da sud la SP 84 litoranea sud di Marsala confluyente sulla via Vincenzo Florio e poi sul porto.

Il territorio comunale è inoltre attraversato dalle strade provinciali SP 1, 8 e 69. Tra i punti deboli del sistema viario è sicuramente la circolazione della SS.115 che attraversando zone densamente abitate, deve sopperire ad un tempo sia ad esigenze di circolazione urbana, sia alle esigenze del traffico in entrata e in uscita dal comune. Naturalmente lo Scorrimento Veloce ha aiutato ma non del tutto considerato che il traffico confluisce tutto sulla S.S.188, creando le problematiche del traffico su tale ambito.

Tra i punti di debolezza riconosciuti nel sistema delle infrastrutture e delle reti per la mobilità locale, vi è la frammentarietà; la dotazione infrastrutturale urbana risulta infatti carente in soluzioni di continuità tra il centro storico, le contrade e l'area vasta.

Al contrario tra i punti di forza abbiamo la buona connettività alla rete regionale e nazionale attraverso il collegamento alla A29 a meno di 15 Km, come anche l'aeroporto di Trapani Birgi e a meno di 100 Km con l'aeroporto di Palermo.

Per la linea ferrata si spera che le ferrovie dello Stato portino avanti la metropolitana di superficie e l'Amministrazione comunale dia l'opportuno supporto e la condivisione per l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e quindi calare nel piano tale progettualità, che prevede per altro la realizzazione di una fermata in corrispondenza dell'aeroporto credo in territorio di Misiliscemi.

Sono da noi condivise, come previsto nel PUM, alcuni obiettivi quali:

- la soluzione di calare nel piano la realizzazione di un nuovo terminal intermodale nell'area ferroviaria scalo merci per concentrare in un unico punto il trasporto ferroviario come metropolitana di superficie e il trasporto autobus con incremento di corse per dare un assetto efficace delle reti in grado di sostenere lo sviluppo della città territorio.
- Sistema della viabilità di supporto al piano di riorganizzazione e potenziamento del porto turistico/ commerciale;
- L'efficienza delle rete stradale esistente attraverso la rimodulazione di alcune intersezioni critiche, quali ad esempio l'incrocio via Dante- via Sirtori, un miglioramento dell'incrocio della piazza Caprera, quest'ultimo anche in termini di verde pubblico etcc., in modo da aumentare la sicurezza stradale e la fluidità del traffico;
- Estensione della ZTL a tutto il quadrilatero del centro storico;
- Un rafforzamento della rete di parcheggi a supporto della pedonalizzazione del centro storico;
- Promozione delle nuove tecnologie finalizzate a migliorare la gestione del traffico e a ridurre gli impatti ambientale (mobilità elettrica, ITS<intelligent transport sinstems>);
- Promozione e sviluppo di servizi di mobilità per l'utenza turistica e valorizzazione dal punto di vista trasportistico e di mobilità della via del sale.

## PROBLEMATICHE E CRITICITA' EMERSE NELLO STUDIO DEL TRAFFICO

L'entità del traffico complessivo rilevato è di circa 131 mila veh/giorno in 16 punti chiave di rilevamento, risulta contenuta, ma ciò nonostante si creano punti di congestione lungo gli assi di scorrimento urbano quali la S.S.115 e S.S.188 a causa della molteplicità di funzioni urbanistiche che provocano un'eccessiva promiscuità d'uso degli spazi stradali ( fascia mattutina tra le ore 7.00 e le ore 9.00). ( figura 4)



Tavola 1—Localizzazione delle sezioni di rilevamento del traffico veicolare

Gli assi stradali maggiormente trafficati sono la S.S.115, la S.S.188 ed il Lungomare Mediterraneo, con un traffico giornaliero bidirezionale compreso tra i 12 mila e i 16 mila veh/giorno. In particolare la sezione ubicata sulla SS115 Via Trapani nei pressi del vicolo Salaparuta (cioè tra via Vita e via Dante Alighieri) esprime livelli di traffico alquanto sostenuti (oltre 16 mila veh/giorno) in un contesto urbano altamente promiscuo in quanto a destinazioni d'uso e alle porte del centro abitato.

Le intersezioni maggiormente trafficate sono la rotatoria di Piazzale Carlo Gatto, il nodo Via Salemi/Via Dante, l'intersezione Via Dante/Via Sirtori e quella Lungomare/Via Alagna e il nodo sulla SS115 Via Mazara/Via Lipari.



L'asse della SS115 si conferma come principale direttrice di traffico, con 5 postazioni che assorbono, da sole, ben il 48% del traffico complessivamente rilevato. All'intersezione Via Dante/Via Sirtori e in Piazza Caprera si riscontrano inoltre criticità connesse alla sicurezza stradale.

A livello strutturale le principali criticità riscontrate sono la presenza dei passaggi a livello ferroviari che interrompono i flussi veicolari per finestre temporali anche moderatamente lunghe (fino a venti minuti/mezz'ora nell'area della stazione ferroviaria a causa delle manovre dei treni). I passaggi a livello, e più in generale la presenza della sede ferroviaria a raso in ambito urbano, generano criticità non solo dal punto di vista della circolazione stradale, ma rappresentano anche una notevole problematica sotto il profilo della sicurezza dei cittadini (automobilisti, pedoni e ciclisti), nonché dal punto di vista urbanistico, in quanto la ferrovia crea una cesura nel tessuto urbano. ( figura 6)

## Principali interventi infrastrutturali

### Comprensorio di Trapani

#### Interventi a Referenza di Progetti Palermo

- Ripristino Alcamo – Trapani (via Milo);
- Sottovia Stradale Trapani via Sieli;
- Elettificazione Palermo – Trapani (via Milo);
- **Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi.**

#### Interventi di altre Referenze di Progetto:

- **Soppressione di Passaggi a Livello nel comprensorio di Trapani**
- **Attrezzaggio ERTMS della linea Palermo – Trapani via Milo**
- **Easy e Smart Station – Marsala**

Importo complessivo delle opere di oltre 300 milioni di Euro



(figura 7)

Il progetto delle Ferrovie dello Stato nel solo comune di Marsala prevedeva l'eliminazione di 10 P.L. ripartito in 6 interventi per un importo complessivo di 27 milioni di euro .

### Soppressione PL Sicilia, Prot. d'Intesa Regione Siciliana – RFI 13/12/2019

Corografia dei PL in comune di Marsala – Linea Alcamo dir. – Trapani



Tale progetto in parte è stato disatteso, quello di cda Terrenove ha avuto parere negativo da parte del nostro Consiglio Comunale, per via Lipari è stato dato parere favorevole ma condizionato, nel frattempo il Comitato Tecnico scientifico Territorio ed Ambiente ha definito il progetto “ non meritevole di approvazione”, anche se i pareri non erano vincolanti, quindi praticamente il versante sud è tagliato fuori da possibili attraversamenti della linea ferrata, continueremo ad aspettare dietro i passaggi a livello e quindi a scapito dell'interesse pubblico viene agevolato l'interesse privato. Nel frattempo,

considerato il non interesse sull'eliminazione dei P.L., è arrivata la notizia che i fondi previsti per l'eliminazione del P.L. sono stati dirottati su Ragusa.

Una possibilità unica e rara per il nostro territorio, con fondi PNRR già stanziati che non ci saranno più, il tutto a discapito di quello che dovrebbe essere una città con una viabilità “**sostenibile**”. Speriamo quantomeno che possa esserci un dialogo con l'Amministrazione delle RFI per poter essere ripresi i finanziamenti per l'eliminazione dei P.L. ( **figura 7 – 8**)

Ci accontenteremo, nel frattempo, del sottopasso pedonale che permetterà ai pedoni il passaggio da via Cairoli in corso Calatafimi alla stazione ferroviaria e dunque alla via Amerigo Fazio, che rientra in un progetto di ristrutturazione ed ammodernamento della Stazione per 2.3 milioni di euro. ( **figura 9-10-11-12**)

Il progetto “**Easy e Smart Station**” che sarà realizzato con i fondi PNRR assegna alla stazione una rinnovata centralità per poter esprimere a pieno il potenziale di nodi trasportistici e poli di attrazione efficientemente integrati sia con le reti di mobilità urbana che con il contesto circostante, in cui vengono messi al centro i bisogni delle persone, dalla riorganizzazione degli spazi esterni ampliando le superfici a favore della pedonalità alla rimozione degli ostacoli fissi, rendendo i percorsi più fluidi, accessibili e fruibili nonché al

miglioramento dell'informazione al pubblico .

## Analisi dello stato di fatto

### Inquadramento territoriale – Linea Palermo Trapani (via Castelvetro)



La stazione di Marsala si trova sulla tratta Alcamo  
Diramazione – Trapani, in pieno centro urbano e  
dista circa un chilometro dal porto.

Marsala è il primo comune per popolazione del  
libero consorzio comunale di Trapani ed il quinto  
della Sicilia.

Comune:	Marsala
Regione:	Sicilia
Provincia:	Trapani
Sigla Provincia:	TP
DFV:	SUD
Presenza sale blu:	
Tipologia impianto:	Stazione
Presenza servizio viaggiatori:	Si effettua servizio viaggiatori
Attraversamento binari:	No
Servizio movimento:	Località sempre abilitata
Sottopasso/Sovrappasso:	NO
Numero di binari:	2
Network:	RFI
Classificazione impianto:	SLVER



## Analisi dello stato di fatto

### Aree esterne



- 1 Area ex scalo merci
- 2 F.V. nuovo e F.V. storico
- 3 Piazza antistante la stazione
- Perimetro di proprietà RFI



## Ipotesi di intervento

### Fabbricato Viaggiatori storico



#### INTERVENTI PREVISTI

- Interventi di manutenzione sulla pensilina lato binari
- Interventi di manutenzione straordinaria sui prospetti
- Rifacimento dell'illuminazione della facciata
- Sostituzione degli infissi
- Rifacimento copertura e pluviali
- Demolizione della superfetazione



## Ipotesi di intervento

### Fabbricato Viaggiatori di recente costruzione



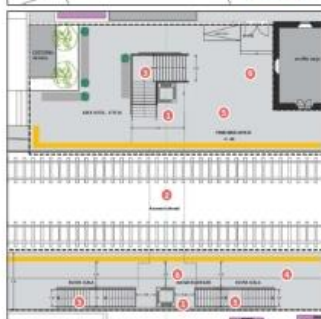
#### INTERVENTI PREVISTI

- Interventi di manutenzione sui prospetti e pensiline
- Rifacimento dell'illuminazione della facciata
- Sostituzione degli infissi
- Rifacimento copertura e pluviali



## Ipotesi di intervento

### Marciapiedi ferroviari ed inserimento sottopasso



#### INTERVENTI DI ADEGUAMENTO\*

- 1 Inserimento ascensore TIPO 2
- 2 Nuovo sottopasso di stazione che collega i marciapiedi ferroviari
- 3 Nuove scale fisse su entrambe i marciapiedi a norma STI PRM
- 4 Realizzazione nuovo secondo marciapiede ad H55
- 5 Innalzamento primo marciapiede ad H55
- 6 PPO a norma STI PRM



\*Interventi da verificare a valle di un rilievo di dettaglio; Velocità di transito ≤ 150km/h.

## Ipotesi di intervento

Previsione tempi e costi



Date presunte di inizio e fine progettazione
09/2022 – 09/2023
Completamento opera in linea con i vincoli di rendicontazione del PNRR
Stima CVI
12 mln€

Naturalmente la dimensione della **relazione tra stazione e ambiente esterno** richiede lo sviluppo di azioni condivise, ovvero una stretta **cooperazione di RFI, istituzioni ed enti locali**, finalizzata a fare in modo che anche gli altri soggetti coinvolti nella catena del valore dell'integrazione modale promuovano politiche convergenti e attuino azioni coerenti, necessarie per realizzare un **ecosistema di mobilità urbana** che valorizzi le connessioni con le stazioni. ( foto 14)

**Nuova stazione Birgi per collegamento con l'aeroporto Birgi**

## Collegamento con l'Aeroporto di Trapani Birgi

### Stato attuale del progetto ed obiettivo

#### Stato attuale

La tratta Marausa – Mozia-Birgi della linea attuale Alcamo Diramazione – Castelvetrano - Trapani è a singolo binario non elettrificato con Dirigente Centrale Operativo (CTC) avente sede a Palermo e dotata di blocco elettrico conta-assi.

#### Principali caratteristiche

- Estesa (da Marausa a Mozia-Birgi) **ca. 5 km**
- Passaggi a livello presenti **n. 3**
- Velocità max (rango C) **120 Km/h**

#### Obiettivo

Realizzazione di un interscambio diretto con l'Aerop. "Vincenzo Florio" di Trapani Birgi.

Il progetto è stato inserito nel PNRR con un investimento totale di circa **40 mln€** (codice progetto 0395).





## Collegamento con l'Aeroporto di Trapani Birgi

### Indicazioni funzionali



Il progetto delle ferrovie prevede infine un'aspetto sicuramente positivo che è la realizzazione di una sottostazione in prossimità dell'aeroporto "Vincenzo Florio" che attraverso un percorso pedonale e/o navette, superando la S.P.21, permette un rapido accesso all'aerostazione, nonché la realizzazione di una piattaforma logistica di parcheggio al servizio sia della suddetta fermata che al sistema aeroportuale. Sarebbe bene che un'ulteriore sottostazione e/o fermata potesse essere realizzata alle spalle degli istituti scolastici, Liceo Scientifico e Liceo Pascasino per rendere più fruibili le strade di accesso agli istituti scolastici ed evitare intasamenti lungo il Corso Gramsci e la SP 21 durante gli orari di ingresso ed uscita.

(foto 16)

Le stesse Ferrovie mettono in atto un'idea progettuale sulla rigenerazione urbana dell'ex scalo merci che a nostro avviso è abbastanza apprezzabile e da calare sicuramente nel PUG.

## Marsala

### Inquadramento territoriale asset



**Proprietà** FS Sistemi Urbani

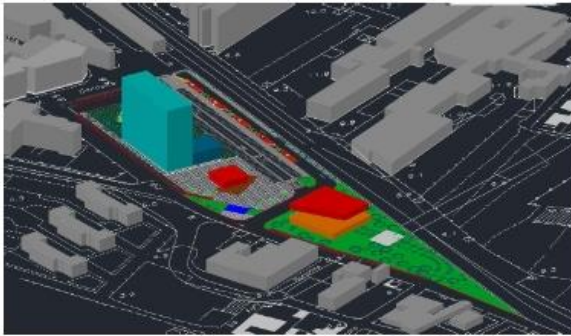
**Consistenza** 20.000 mq circa

- ① Fabbricato Viaggiatori e fabbricati adiacenti concessi in comodato a RFI
- ② Area ex scalo merci

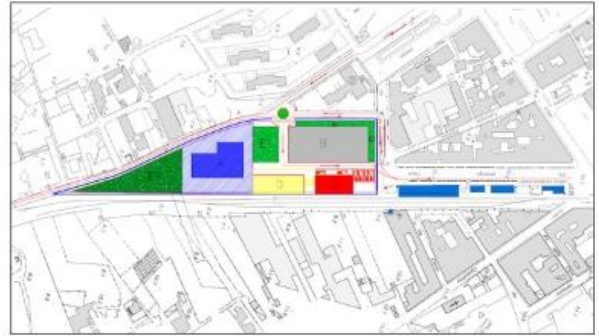
(foto 17)

## Marsala

Prime ipotesi progettuali per la rigenerazione urbana



**Obiettivi:** realizzazione TIMAV per potenziamento intermodale e insediamento nuove funzioni pubblico/privato



LEGENDA  
A – ZONA ATTIVITA' RICETTIVA  
B – PARCHEGGIO  
C – AUTOSTAZIONE  
D – AREA COMMERCIALE  
E – VERDE PUBBLICO



In tale area, di circa 20.000 mq., viene prevista una zona con attività ricettiva, area a verde pubblico, un'area commerciale, l'autostazione e un parcheggio multipiano. ( foto 18)

## Marsala

### PUMS – Terminal Intermodale Marsala Viaggiatori (TIMAV)



Figura 3.13 – Schema esemplificativo di realizzazione del nodo intermodale presso il sedime FS dell'ex scalo merci di Viale Fazio



L'intervento individuato dal PUMS prevede:

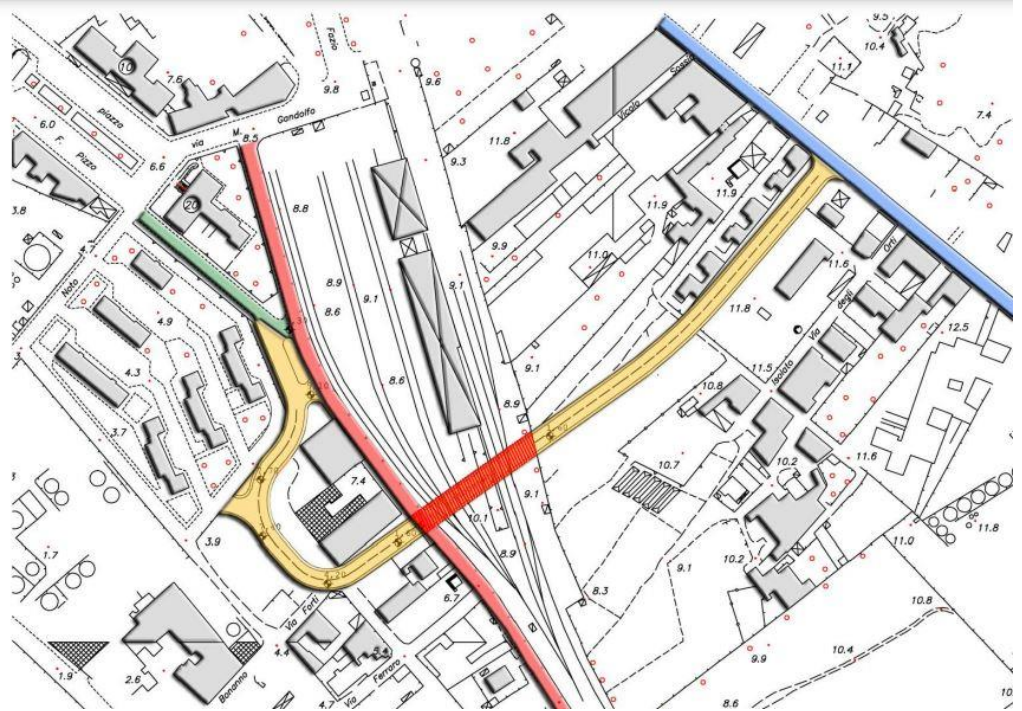
- Realizzazione un polo multimodale di interscambio
- Recupero e valorizzare le aree dismesse (il recupero degli edifici adibiti a stazione ferroviaria permetterà l'insediamento di nuove attività commerciali e servizi)
- Spostare l'autostazione dal centro storico
- Ridurre le percorrenze «a vuoto» generate dall'attuale localizzazione dell'Autoparco Comunale

Il PUM aveva previsto la realizzazione di un polo multimodale di interscambio, recupero e valorizzare le aree dismesse ( il recupero degli edifici adibiti a stazione merci permetterà l'insediamento di nuove attività commerciali e servizi), lo spostamento dell'attuale autostazione di piazza del Popolo al centro storico e sosta dei mezzi per ridurre le percorrenze a vuoto generate dall'attuale localizzazione dell'autoparco comunale.

Le due idee sono abbastanza vicine fra di loro, occorrerebbe amalgamarle in maniera tale da dare la possibilità alle Ferrovie di realizzare l'attività ricettiva in cambio dell'area e **nostro avviso trovare uno spiraglio per un'attraversamento** con un sovrappasso/ sottopasso per sopperire alla mancata eliminazione del P.L. di via Lipari, riprendendo possibilmente un vecchio progetto portato avanti dall'allora sindaco Renzo Carini. ( foto 19)

#### LEGENDA

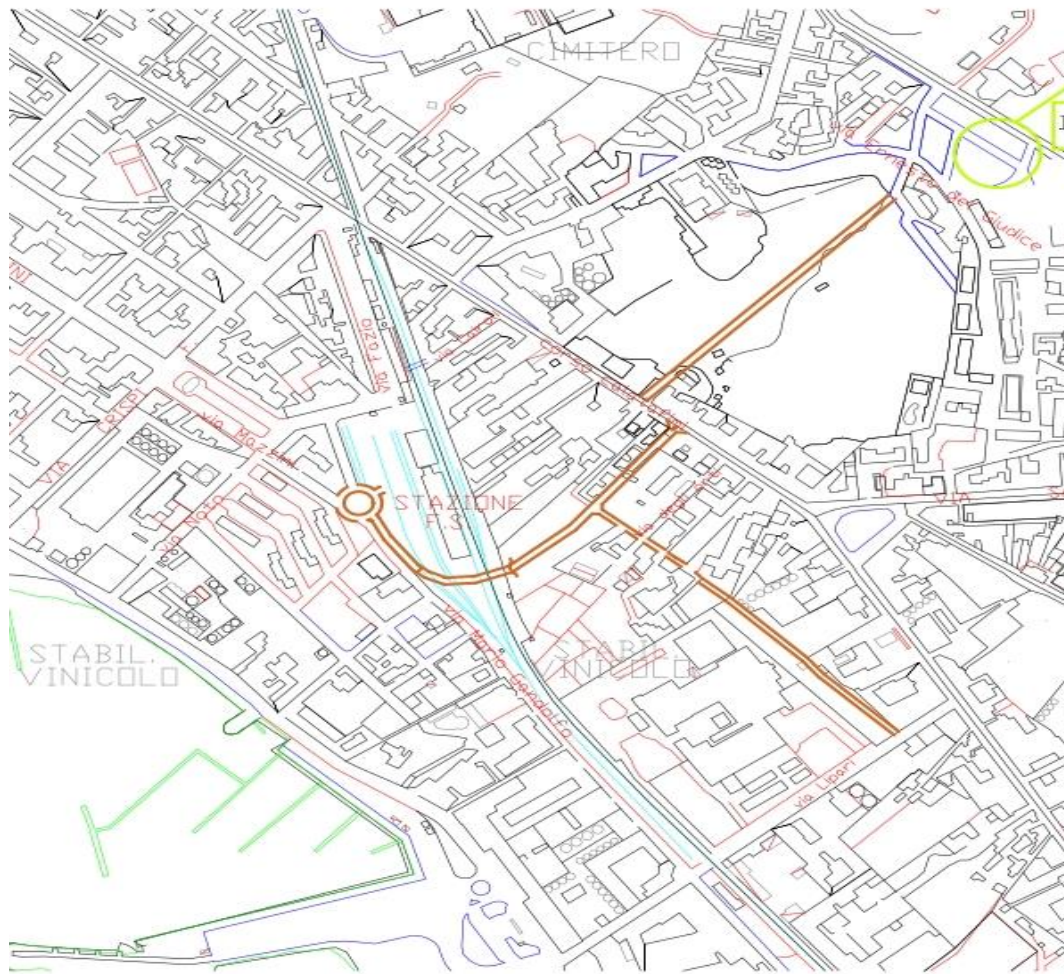
- Corso Calatafimi
- Strada da realizzare ex-novo
- Via M. Gandolfo
- sottopasso



Il progetto prevedeva la realizzazione di una strada che metteva in collegamento Corso Calatafimi con via Mario Gandolfo, il suo inizio era a circa 150 mt. da piazza Caprera ed ortogonalmente a Corso Calatafimi, attraversava un'area privata libera e per mezzo di un sottopasso proseguiva il suo andamento, interrandosi dalla ferrovia fino alla via Mario Gandolfo, per poi uscire in via Forti e successivamente possibilmente con una rotatoria collegarsi con la via M. Gandolfo.

Questo progetto potrebbe essere calato nel PUG con qualche aggiustamento, a nostro modesto avviso, e precisamente attraversare la ferrovia con sovrappasso con pile da ponte e costeggiare in parallelo la via M. Gandolfo sull'area dell'ex scalo per congiungersi sempre nella rotatoria. L'intervento farebbe sì di evitare l'intasamento di Corso Calatafimi quando il passaggio a livello è chiuso, costituirebbe una via di uscita di sicurezza per le autoambulanze, VV.F. sul fronte sud, oltre che un rapido accesso al porto.

( foto 20)



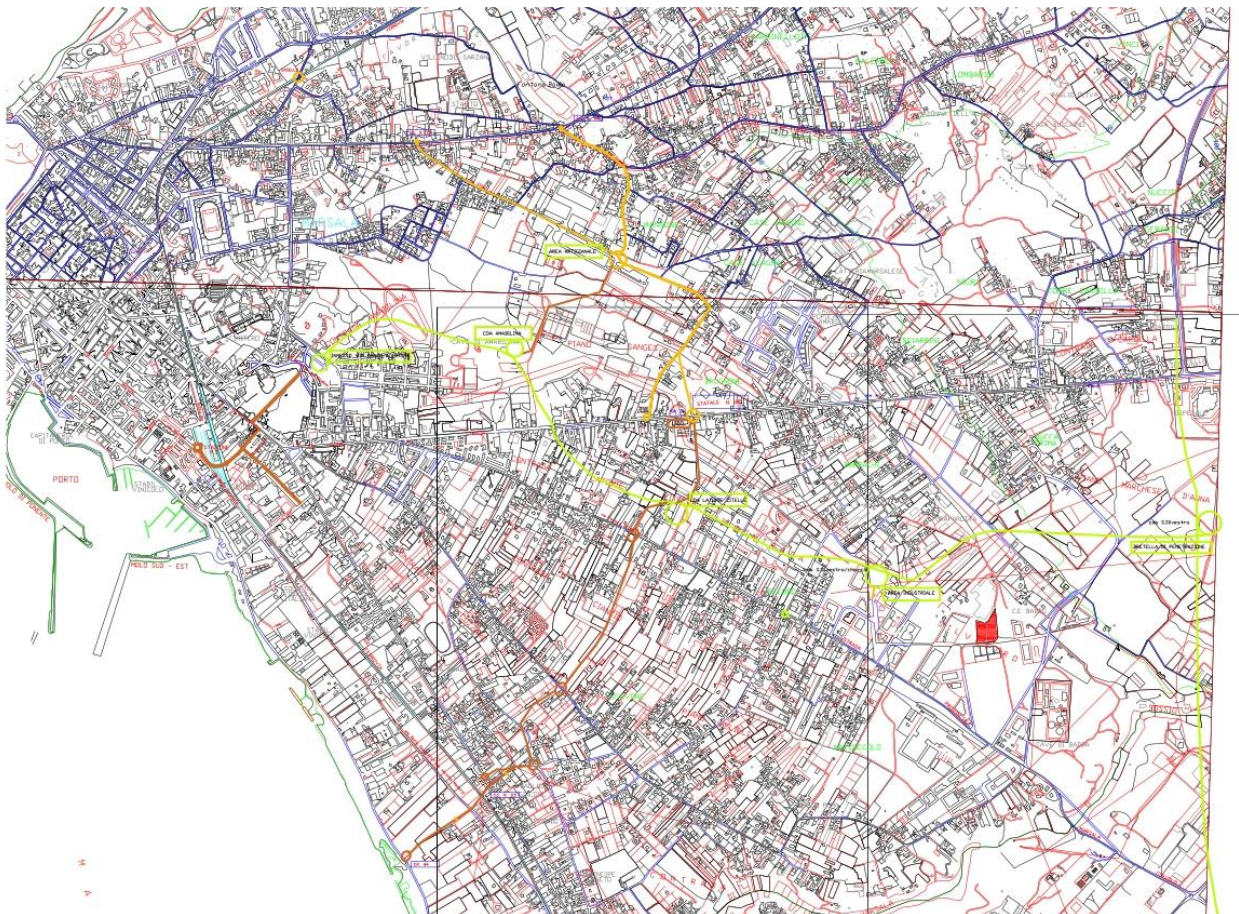
Si potrebbe prevedere, inoltre, dalla via Lipari un'arteria trasversale che potrebbe raggiungere il sovrappasso, snellendo così il traffico sulla piazza Caprera. ( tra la Decò ex Motel Agip Cantine Intorcia)

Questo intervento potrebbe essere risolutivo ai fine dell'attraversamento ferroviario.

( figura 21) Altri interventi da calare nel PUG sono:

- completamento Strada Scorrimento veloce e adeguamento antincendio della galleria SS.Filippo e Giacomo;

- circonvallazione urbana esterna per bypassare il nucleo urbano considerata oramai la circonvallazione/via Dante è inclusa nel centro della città sottraendo i flussi di traffico tangenziale alla città e generati od originati nelle contrade periferiche
- asse di penetrazione dallo scorrimento veloce che possa connettersi con l'area industriale, l'area artigianale e il collegamento con la nuova Circonvalazione e con la vecchia quindi con via Dante; (allegato idea progettuale)



- completare ed aumentare la sicurezza della rete stradale, anche ridisegnando assi ed intersezioni critiche come l'intersezione tra via Dante Alighieri e via Sirtori, sistemazione di Piazza Caprera;

**Importante** è la realizzazione quindi sicuramente di un **terminal intermodale MARSALA VIAGGIATORI** in modo da massimizzare l'efficacia del trasporto pubblico locale favorendo l'interscambio modale – bus - ferrovia- parcheggio- pista ciclabile, recuperando l'area dismessa ex scalo e consentendo

il recupero urbanistico di piazza del popolo per farla diventare una vera piazza, rimodulando le aree a parcheggio.

Questo intervento avrebbe una valenza storica per la città, essendo punto di interscambio tra le modalità di trasporto viaggiatori, coniugando il traffico locale, quello interurbano, delle linee nazionali, taxi, car sharing, biciclette, collegamento con l'aeroporto, con il porto, veicoli privati.

Questo terminal permetterebbe di interconnettere le diverse modalità di trasporto pubbliche e private, massimizzando l'efficacia del trasporto pubblico locale riducendo anche le percorrenze a vuoto generate dall'attuale localizzazione dell'autoparco comunale, ulteriore elemento di inefficienza del trasporto pubblico locale.

La stessa metropolitana di superficie con le varie sottostazioni presenti, aumentando il numero dei tragitti permetterebbe di utilizzare le stesse sottostazioni come interscambio con autobus di linea per lo spostamento nelle contrade limitrofe in senso trasversale alla linea ferrata, in maniera tale che ciò permetterebbe di ridurre i percorsi di linea dal centro alle stesse contrade, cioè il collegamento con e per il centro urbano verrebbe ad essere esclusivamente svolto dalla metropolitana di superficie.

Per adesso il sistema del trasporto pubblico è composto da quasi tutte le linee che partono da Piazza del Popolo e si diramano a raggiera verso le rispettive contrade.

Con il sistema della metropolitana di superficie potremmo troncare i collegamenti su gomma diretti con il centro e la partenza avverrebbe nei punti di stazione periferica. Ad esempio se debbo andare dal centro urbano a Birgi Novarolo, prenderò il metrò dalla stazione centrale, scenderò alla stazione di Birgi/Mozia e li troverò l'autobus (collegato con gli orari della metro) che farà il percorso dalla stazione Birgi al centro di Birgi Novarolo e aree limitrofe e viceversa per il percorso inverso, non occorre che l'autobus di quella linea raggiunga necessariamente il centro, quindi con risparmi di tempo e di



carburante, anzi la linea di Birgi può incrementare il percorso servendo agglomerati sparsi che per adesso non fa. Questo significa che la stazione di Birgi diventa un sotto-nodo di smistamento baricentrico delle contrade e agglomerati limitrofi. Lo stesso sarà per la stazione della Spagnola, quella di Terrerenove Bambina e di Petrosino. Quello che è da prevedere è un'area parcheggio di stazionamento degli autobus e un parcheggio per le auto, che in qualche sottostazione già esiste ( vedi stazione Spagnola ).

Per quanto concerne la viabilità interprovinciale si auspica dunque il completamento della variante al tracciato della SS 115 tra l'aeroporto di Birgi e Mazara del Vallo ( prolungamento scorrimento veloce Trapani Marsala e l'adeguamento antincendio della galleria di Rakalia-SS.Filippo e Giacomo) con chiusura dell'anello autostradale tra Trapani e Mazara del Vallo.

### **PORTO ( foto 22)**

Altra infrastruttura di notevole interesse che rappresenta un'opera strategica per la competitività della città e del suo territorio è il progetto *“Marina di Marsala-futuro piano Regolatore Portuale”*

Da affrontare i collegamenti con il porto per rilanciare il porto commerciale e turistico e definire le condizioni di assetto e sviluppo della rete viaria urbana assicurando la massima fruizione delle vie di fuga in caso di eventi e incidenti rilevanti per la piena attuazione del Piano di Emergenza comunale in attuazione delle previsioni della Legge 100/2012.

Il porto di Marsala ha avuto nel passato una tradizione di scalo commerciale ed industriale ( prodotti distillati e vinicoli), oggi, le attività commerciali nel porto di Marsala, anche a causa delle condizioni di degrado portuale, crescente inagibilità delle banchine e costante riduzione dei fondali necessari alla adeguata fruibilità del porto, si prestano a previsioni di ulteriore declino nel breve e medio periodo. Anche per la pesca, la situazione non è tra le migliori, esistono problemi di insufficienza di spazi protetti per l'ormeggio, carenza di aree attrezzate a terra che ne limitano la funzionalità.

Per l'aspetto diportistico le strutture sono distanti dal centro , si presentano minimali per un'attrazione turistica, quindi è fondamentale che si attivi la pianificazione già effettuata affinché il bacino portuale di Marsala possa generare attrazione turistica trainante dello sviluppo di Marsala, in funzione anche dell'ubicazione strategica per i collegamenti con le isole di Ustica, Pantelleria e Pelagie, nonché con le isole Egadi e la Tunisia.

Il porto di Marsala è classificato in base alla legge n. 84/1994” Riordino della Legislazione in materia portuale “ come II categoria e II classe: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale in cui le aree portuali sono state suddivise nelle seguenti funzioni:

- commerciale
- di servizio passeggeri
- peschereccio
- turistica e da diporto
- Enti ed istituzioni.

L'inversione della parte commerciale con quella turistica del porto , può far sì di migliorare la viabilità allontanando il traffico pesante più in periferia. Per cui il progetto del “Marina di Marsala” ha a nostro avviso ancora un indirizzo strategico di sviluppo e di riqualificazione delle aree circostanti al porto.

Per cui diventerebbe interessante la interconnessione trasportistica verso i nodi di scambio intermodale principali ( strade primarie, ferrovia, aeroporto )

## **MOBILITÀ CICLABILE**

Punto dolente, viste le critiche e disappunti, sono le piste ciclabili attualmente in essere.

Certo può farsi di meglio ma è pur vero che devono essere realizzate se dobbiamo andare verso una mobilità urbana sostenibile; è stimato dallo studio per la realizzazione del PUM che almeno una quota tra il 5 e il 7% degli spostamenti locali oggi effettuati con mezzo privato possa avvenire in bicicletta

con particolare riguardo alle polarità Centro Storico, Lungomare, Parco Salinella. Sarebbe opportuno calare un piano particolareggiato delle rete ciclabile per la programmazione degli investimenti inserito nel piano urbano del traffico. Creando oltre alla pista le aree e dotazioni per la sosta delle biciclette ( rastrelliere portabici, portabici coperti, ciclo box-bicistazione) progettate con gradevoli elementi di arredo.

Su tale tipologia di infrastrutture esiste il Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia adottato dall'Assessorato regionale per il Turismo, le comunicazioni ed i trasporti con Decreto del 06/06/2005 che è finalizzato alla realizzazione di una rete regionale di mobilità alternativa di trasporto a basso o nullo impatto ambientale, utilizzando sedi ferroviari dismesse o altra viabilità minore e/o secondaria . Il piano si inserisce in un quadro normativo e pianificatorio costituito da diversi progetti fra cui ad esempio “*BiciItalia*” messo a punto dalla federazione Italiana Amici della Bicicletta, che punta a coprire con una maglia di piste ciclabili il territorio nazionale. Fra questi percorsi, l'unico che interessa la Sicilia è la “*Ciclopista del Sole* “ dal Brennero alla Sicilia, che nell'isola consisterebbe in un circuito lungo le coste da Messina a Palermo passando da Catania, Siracusa, Pozzallo, Agrigento, Marsala e Trapani. ( foto 23)

Per la provincia di Trapani il piano della mobilità non motorizzata identifica bel 11 itinerari cicloturistici da realizzare. Il Comune di Marsala è interessato dai seguenti tratti:

- La via del sale – Trapani-Nubia- Marsala che si sviluppa per 37 km
- Marsala Salemi- partendo da cda Paolini attraverso la SP24 e SP69 per immettersi sulla SP28 passando dai ruderi del castello Mokarta per giungere a Salemi per 32 Km
- Marsala – Mazara del Vallo attraverso la SP64 per proseguire attraverso trazzere lungo la costa per 22 km. ( immagine ciclovie)



Figura 3.45 - Itinerari cicloturistici progetto SIBIT in territorio di Marsala



Ciclovía/Route TRA I DUE MARI

Variante/Variant  
MARSALA - SALEMI

## PIANO STRATEGICO MARSALA CITTA TERRITORIO 2020

Naturalmente anche alcuni spunti possono essere tirati fuori dal Piano Strategico “Marsala Citta Territorio 2020” e cercarli di calarli nel PUG, in cui vengono focalizzati alcuni punti interessanti per lo sviluppo armonico ed integrato della città, qualcuno in fase di realizzazione:

- Valorizzazione delle produzioni vinicole locali;
- Riqualificazione e valorizzazione dei beni naturali, culturali e paesaggistici;
- Riqualificazione e valorizzazione della fascia costiera, con particolare riferimento al waterfront urbano e meridionale e dello sviluppo del porto in chiave turistica;
- Il centro storico, quale spazio di vita e motore dello sviluppo della città;
- Le contrade, in un ottica di sviluppo policentrico e contenimento del suolo;
- Mobilità e accessibilità territoriale.

E a partire da questi temi ai fini della mobilità sono di particolare interesse le linee strategiche 1 per promuovere “la qualità territoriale” e le linee strategiche 4 “il mare come industria del futuro”.

E dunque per la linea strategica 1(LS1) occorre favorire una migliore accessibilità alle risorse territoriali e ambientali attraverso l’integrazione e il completamento delle reti di trasporto e l’introduzione di sistemi di mobilità sostenibile; per la linea strategica 4 (LS4) occorre riqualificare la linea di costa , cercando di massimizzarne l’accessibilità e la fruibilità nel rispetto dei valori naturalistici e ambientali, curare l’interfaccia tra porto e città, anche riqualificando il waterfront.

Nello specifico anche il piano strategico dedica alla mobilità alcune previsioni ed in particolare:

- la riconversione del tracciato ferroviario in metropolitana di superficie collegando la città all’aeroporto di Birgi;
- la riqualificazione dell’area intorno alla stazione ferroviaria( ex scalo merci) per realizzare un nuovo terminal intermodale ;
- la creazione di un sistema di interconnessione di aree di sosta ( parcheggio viale Withaker

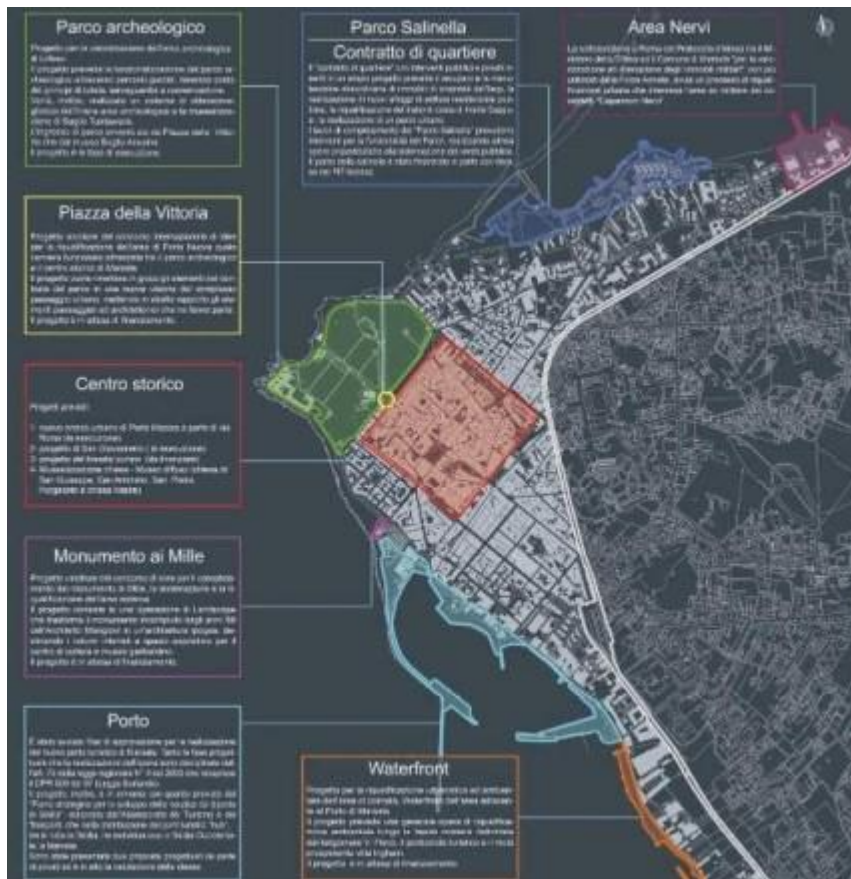
a servizio del quadrante nord del centro storico; sopraelevazione parcheggio Gasometro, nuovo parcheggio di interscambio a servizio del nuovo terminal e nuova area di sosta sul sito dell’attuale stazione degli autobus) connesse al

centro storico con navette pubbliche integrate con parcheggi di mezzi di mobilità alternativa ( stalli per bike sharing, ecc);

- La riqualificazione dell'intero sistema della mobilità in un'ottica di Smart Mobility attraverso:

il rinnovo della flotta degli autobus urbani e la creazione di un sistema di controllo satellitare, le micro autostazioni in prossimità delle stazioni ferroviarie con aree a parcheggio, la creazione di percorsi ciclopedonali di iperconnessione tra le varie componenti del paesaggio costiero e di raccordo tra la costa e la rete viaria interna, nonchè la reazione di punti panoramici sul mare e sul porto.

(allegato 24)



Concludendo, possiamo dire che ci sono parecchi studi fatti dal PUM, al Piano del Porto al Piano Strategico di Marsala” *Marsala città territorio 2020*” di cui vediamo uno stralcio , molte idee che possono essere benissimo calate nel nuovo PUG, con l’obiettivo che queste opere vengano realizzate e portate a compimento. Inoltre con i fondi del PNRR alcune di queste potrebbero essere

già finanziate e dunque realizzate se la politica facesse la sua parte prendendo a cuore lo sviluppo sostenibile della città di Marsala.

Basterebbe realizzare, rendere fruibili queste opere che vediamo, insieme alla laguna dello Stagnone collegarli adeguatamente con opere a verde ed adeguati collegamenti ciclopedonali e manutenzionati, a prescindere da quale corrente politica sono stati realizzati, allora potremmo avere davvero una città *vivibile* e “*sostenibile*” che ci invidierebbero davvero in tanti.

Grazie per l’attenzione.

Ing. Stefano Mistretta