

ATEGIE / LINEE DI INTERVENT

Centri di mobilità secondari/fermate extraurbane attrezzati per l'interscambio

l'accessibilità in tercomunale a poli attrattori per studio e lavoro a valenza regionale

plementazion e del modello di esercizio ad ottato per il trasporto ferroviario regionale

ervento più appropriate in relazione alle specificità dei rispettivi bacini di traffico

rio nelle fasce orarie di morbida o come rinforzi nelle fasce di punta

terrestre (infrastrutturazione dei percorsi e degli stazionamenti presso il molo)

trasporto collettivo, della mobilità ciclistica e della domanda di circuitazione turistica

marittimo e a supporto della decarbonizzazione della modalità di trasporto stradale

porti con gli interventi previsti dai POT e dal DSPP dell'ADSP del Mare della Sardegna

Ricerca di ulteriori efficien tamen ti tecnico -eco nomici del modello di continuità aerea

ambientali generati dall'attività aeroportuale pres so di scali di Cagliari, Olbia e Alghero

Creazione di Centri di mobilità MaaS presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia

ed atterraggio verticali) tra aero porti principali, aviosu perfici, elisuperfici e porti

Logistica Sostenibile delle Città Metropolitane di Cagliari e Sassari

8.2 Decarbonizzazione del materiale rotabile (ibridi, alimentati a batteria, a idrogeno)

6.12 Sperimentazione dell'utilizzo di Sistemi reconscione ad elevato valore aggiunto e logistica di stributiva nelle aree interne

ambiti urbani principali)

ltimodale (Trasporto privato, Trasporto collettivo, Mobilità ciclistica)

interscambio del trasporto passeggeri della rete portante regionale di TPLR

interoperabile di Applicazioni a livello locale

valorizzazione degli attrattori naturali, archeologici e culturali

portante regionale di trasporto collettivo

sistema della mobilità delle person e in ambito regionale

rcuitazioni turistiche tra la costa e le aree intem e

erente negli scenari di progetto dei rispettivi PUMS

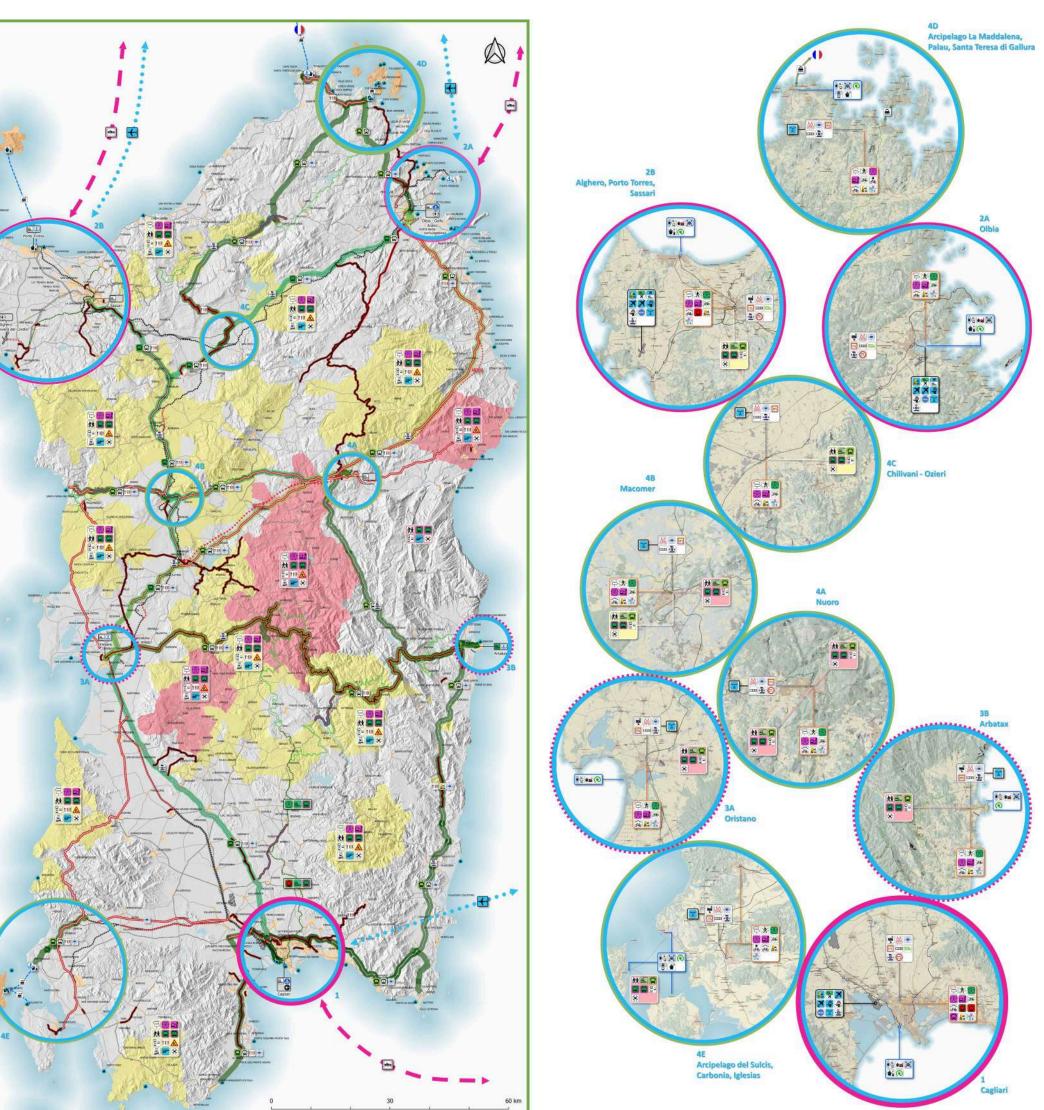
altre tratte extraurbane della rete ARST

extraurbane della rete portante regionale

ete portante regionale

normativa vigente

pedo nale nei no di multim odali



Nel settore del trasporto su rotaia il PRT, potendo contare su un quadro programmatico progettuale estremamente articolato, si è posto l'obiettivo di elaborare uno scenario sviluppabile per fasi e caratterizzato da una piena integrazione con le altre modalità di trasporto, anch'essa suscettibile di modificarsi nel tempo alla luce dell'evoluzione dell'assetto dell'infrastruttura ferroviaria. Il PRT ha considerato tutte le componenti in cui si articola il trasporto su rotaia in ambito regionale:

 la rete ferroviaria a scartamento ordinario gestita da RFI; la rete ferroviaria di TPL a scartamento ridotto gestita ARST;

la rete ferroviaria turistica a scartamento ridotto gestita da ARST; la rete della metropolitana leggera a scartamento ridotto dell'area di continuità urbana di Cagliari; la linea della metropolitana leggera a scartamento ridotto di Sassari. lella visione del Piano e nel suo orizzonte temporale (2040), l'elemento ordinatore dello sviluppo della rete ferroviaria regionale, considerata nel suo complesso a prescindere dalle differenze di scartamento, è costituito dalla dorsale Nord- Sud Cagliari – Macomer – Chilivani – Olbia/Sassari. Per questa dorsale, il PRT assegna priorità al potenziamento per fasi sino a realizzare un'infrastruttura in grado di garantire collegamenti cadenzati ai 60', veloci ed ecosostenibili, tra i tre principali poli multimodali di commutazione con la rete TEN - T (cfr. Tav. 1) di Cagliari, Olbia e Sassari adottando caratteristiche prestazionali atte a garantire velocità fino a 160 km/h e la possibilità di circolazione per treni merci di modulo fino a 450 metri. Trattandosi di un sistema isolato dalla restante rete continentale, e che pertanto non può beneficiare dell'apporto di traffico di attraversamento, il PRT, al fine di garantire la sostenibilità dell'investimento per la sua realizzazione e della successiva gestione, punta a massimizzare la domanda servita da questa dorsale attraverso l'efficientamento delle diramazioni/prolungamenti

linee ARST nei nodi di Sassari, Macomer e Cagliari e con altre direttrici principali servite da linee extraurbane/suburbane di Bus Rapid Transit di nuova istituzione. Il PRT definisce anche uno Scenario Prospettico che potrebbe non essere attuato entro il 2040 ma costituisce un obiettivo strategico di lungo periodo per il Governo regionale. Esso prevede la realizzazione della nuova Dorsale ferroviaria Orientale che, sfioccandosi ad Abbasanta dalla dorsale centrale, serve Nuoro (Fase 1) per attestarsi a Olbia (Fase2). Nello scenario di Progetto al 2040, l'obiettivo è quello di garantire la sostenibilità di un'offerta minima di 17 coppie di collegamenti/giorno cadenzati ai 60' sulle tratte della dorsale meno cariche (Chilivani -Olbia e Chilivani – Sassari, Chilivani - Macomer). A sud di Oristano è prevista invece una progressiva intensificazione dell'offerta che assume i connotati di un vero e proprio servizio metropolitano a partire da Decimomannu attraverso l'integrazione con i servizi Cagliari – Carbonia/Iglesias.

Nello Scenario Prospettico Fase 1 (realizzazione della tratta Abbasanta – Nuoro della Dorsale ferroviaria orientale), il cadenzamento ai 60' senza rottura di carico tra Cagliari e Nuoro viene realizzato mediante il prolungamento a Nuoro dei Servizi Cagliari – Nuoro e vv. (vedi modello di esercizio Scenario prospettico) riportato a sinistra. La piena efficienza dello Scenario Prospettico richiede l'incrocio ad Abbasanta dei treni da/per Nuoro con i treni da/per Cagliari circolanti sulla dorsale centrale in modo da garantire il collegamento Nuoro – Sassari e vv. Questa raccomandazione formulata dal PRT è di fondamentale importanza e va assunta tra

effettuate in sede di PRT risulta infatti che, oltre al raddoppio della linea tra San Gavino ed Oristano e alla realizzazione della variante di Bauladu, lo scenario Prospettico potrebbe richiedere la previsione di un tratto di raddoppio selettivo a sud di Abbasanta. La coesistenza nella rete regionale di linee a scartamento ordinario e scartamento ridotto viene considerata dal PRT una potenzialità da sfruttare in tutti i casi in cui lo scartamento ridotto, grazie alla sua maggiore flessibilità, consente un migliore inserimento territoriale e paesaggistico. In questo quadro, particolare attenzione è stata riservata dal PRT a garantire l'accessibilità territoriale ferroviaria a tutti gli aeroporti, e reciprocamente, tra loro, al fine di realizzare condizioni di potenziale ridondanza per far fronte a picchi di domanda o a situazioni di emergenza. Ciò ha comportato l'approfondimento delle soluzioni previste nei progetti PNRR di collegamento mediante ferrovia degli aeroporti di Olbia e di Alghero d'intesa con i soggetti attuatori degli interventi.

Nel caso di Olbia il PRT prevede la massima semplificazione dell'infrastruttura con un binario che, originandosi dalla Stazione di Olbia Terranova, procede in affiancamento alla linea esistente per sfioccarsi dopo circa 4 km verso l'aerostazione. Questa configurazione consente di lasciare aperta la possibilità di coniugare l'esercizio da/per l'aeroporto con quello da/per Golfo Aranci realizzando servizi passanti su Olbia (vedi Tav. 2.a.2). In una prospettiva di più lungo periodo, oltre l'orizzonte del Piano, nel caso in cui il quadro normativo dovesse consentirlo, la configurazione adottata potrebbe consentire l'introduzione di rotabili più leggeri con il duplice beneficio di trasformare in intersezioni regolate da semafori gli attuali PP.LL. interni ad Olbia e di prevedere un'eventuale diramazione verso Arzachena. Nel caso del collegamento con l'aeroporto di Alghero, il PRT prevede una serie di interventi finalizzati a rendere compatibili collegamenti sistematici da/per l'aerostazione con la tutela della possibilità di adottare un modello di esercizio cadenzato sulla linea Alghero – Sassari e la sua unificazione con l'esercizio della linea Sassari – Sorso (vedi tavola 2.a.2) Sulle sottoreti ARST di Cagliari e Sassari sono previsti interventi di potenziamento delle linee finalizzati ad introdurre un orario cadenzato ai 30' con punte, per quanto riguarda Cagliari, ai 15' fino a Settimo San Pietro. Sulla linea Nuoro - Macomer si prevede l'introduzione di un cadenzamento orario (17 coppie/giorno) in coordinamento con i collegamenti sulla dorsale principale) e la creazione di un percorso pedonale infrastrutturato di collegamento tra la stazione ARST e quella RFI. Parallelamente è prevista la decarbonizzazione di tutta la flotta ARST mediante l'acquisizione di treni alimentati a

attive e interventi di manutenzione straordinaria sulle opere d'arte e di sostituzione dell'armamento sulle linee Arbatax – Mandas e Palau - Tempio Pausania. Sul versante delle reti di metropolitana leggera di Cagliari e Sassari, il PRT recepisce gli interventi concordati con le Amministrazioni comunali interessate dal servizio raccomandando, nel caso di Cagliari, la realizzazione prioritaria dell'intervento di raddoppio della linea tra le fermate Dell'Argine e Caracalla per consentire l'intensificazione del servizio da/per il centro intermodale di Piazza Matteotti provenienti da Policlinico e da San Gottardo.

Il PRT, sulla rete delle ferrovie turistiche, prevede la manutenzione ordinaria delle linee attualmente

orme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti (ANSFISA Aprile 2019 All.1) nel trasporto pubblico regionale e locale



## PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

## Schema di Piano

TAVOLA P.02.a.1 Trasporto collettivo

Modelli di esercizio e interventi propedeutici sulle reti ferroviarie e di

Data emissione: luglio 2025 Scala: 1:350.000

metropolitana leggera urbana

REDAZIONE

GRUPPO DI LAVORO INTERNO ASSESSORATO DEI TRASPORTI

GRUPPO INTRASSESSORIALE (DGR 47/84 del 24 Settembre 2020





