

[illegible]

AUTOMOBILISTI, COLLEGAMENTI MARITTIMI E RELATIVI NODI DI RETE						
ID	Descrizione intervento	GR. Dic. 2017	GR. Dic. 2018	GR. Dic. 2019	Somario di attività	Somario di progetti
01	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
02	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT (questo acquisto originario del 14/7 2008 e poi acquistato nel 2015)				X	X
03	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
04	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
05	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
06	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
07	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
08	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
09	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
10	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
11	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
12	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
13	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
14	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
15	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
16	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
17	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
18	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
19	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
20	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
21	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
22	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
23	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
24	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
25	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
26	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
27	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
28	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
29	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
30	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
31	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
32	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
33	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
34	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
35	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
36	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
37	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
38	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
39	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
40	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
41	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
42	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
43	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
44	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
45	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
46	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
47	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
48	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X
49	Acquisto autovettura 2015/2016. Totale n. 40 di AB 40/ABT				X	X

Accessibilità universale e programma di messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico automobilistico

L'accessibilità universale è un obiettivo primario e irrinunciabile a favore di residenti e turisti per agevolare la mobilità autonoma su Trasporto Pubblico Locale (TPL) di soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale temporanea o permanente. A tal proposito, il PRT ritiene fondamentale attuare un programma di messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico su gomma.

Il Piano Regionale della Sicurezza, in merito all'adeguamento e messa in sicurezza delle reti del trasporto pubblico in campo urbano e extraurbano dovrà essere accordarsi con la programmazione dei/dei bacini/di TPL automobilistico organizzativo della Riforma del Trasporto Pubblico Locale (RTP) e, più in generale, alla visione della rete dei Poli di Comunicazione del PRT.

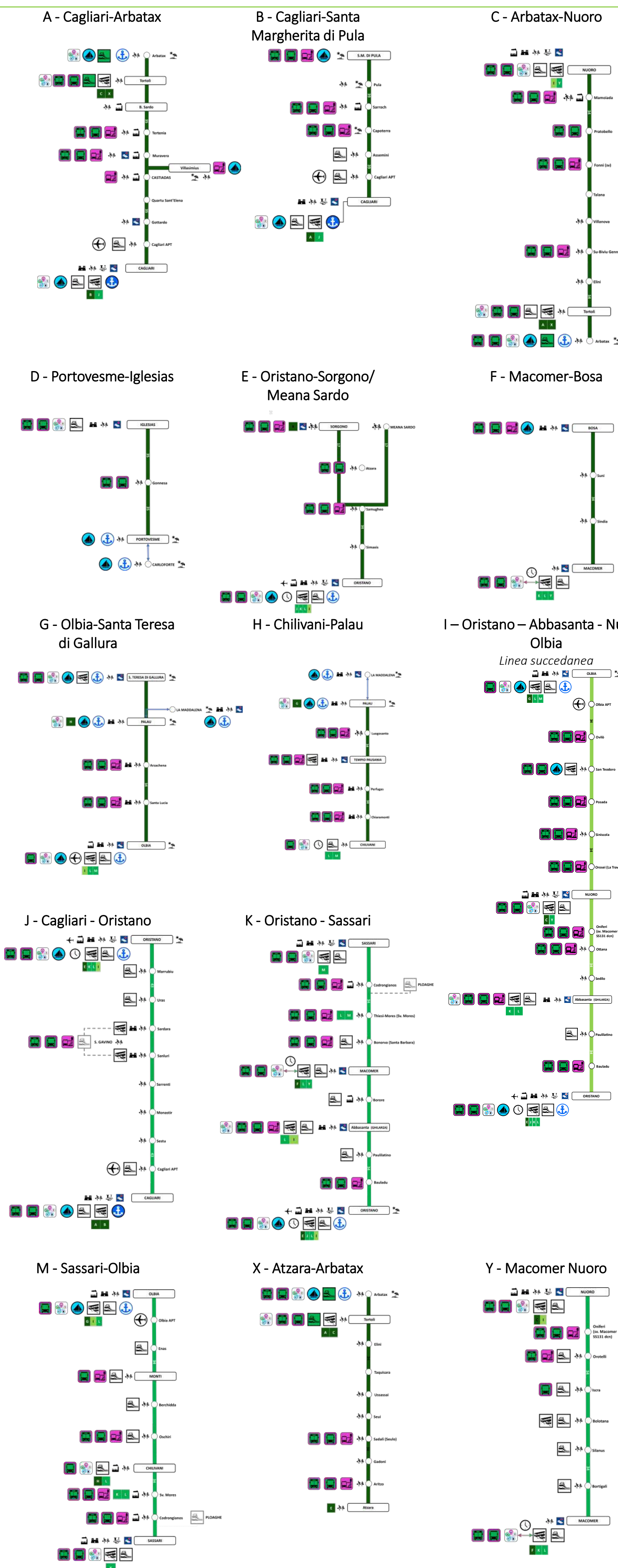
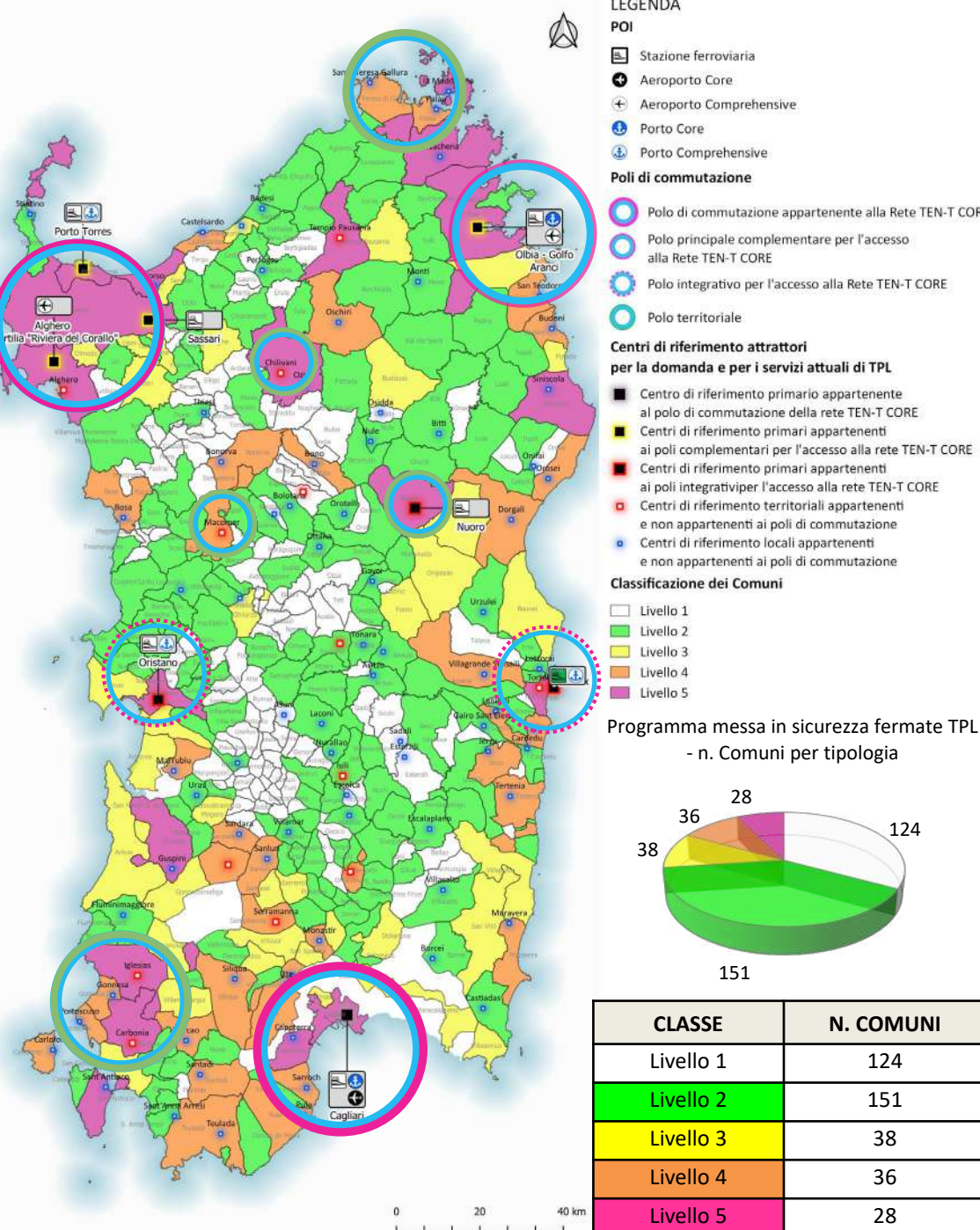
Il Programma, **da intendersi come livello minimo di intervento**, prevede gli interventi di seguito elencati:

- **Livello 1** - Comuni con popolazione inferiore ai 1'000 ab. e/o Centri di riferimento locali (*): realizzazione di 1 fermata attrezzata;
- **Livello 2** - Comuni con popolazione compresa tra i 1'000 e 3'000 ab. e/o Centri di riferimento locali e territoriali (*): realizzazione di almeno 2 fermate attrezzate;
- **Livello 3** - Comuni con popolazione compresa tra i 3'000 e 10'000 ab. e/o Centri di riferimento (*): realizzazione di 1 auto stazione e 1 fermata attrezzata lungo ogni direttrice di penetrazione urbana;
- **Livello 4** - Comuni con popolazione compresa tra i 3'000 e 10'000 ab. e/o Centri di riferimento Primario (*): dell'attuale offerta di TPL, realizzazione di 2 auto stazioni e 1 fermata attrezzata lungo ogni direttrice di penetrazione urbana;
- **Livello 5** - Per i Comuni con popolazione superiore 10'000 ab. e/o Centri di riferimento Primario (*) dell'attuale offerta di TPL, realizzazione di 2 o più auto stazioni (ad es. presso la stazione ferroviaria, l'area urbana centrale, poli commerciali, università sovacomunale) ed almeno 1 fermata attrezzata per ogni quartiere/zona produttiva/area commerciale.

(*) I Centri di riferimento, individuati dalla regione come attrattori per la domanda e per le seguenti categorie:

1. Centri di riferimento primari appartenenti al polo di commutazione della rete TEN-T CORE;
2. Centri di riferimento primari appartenenti ai poli complementari per l'accesso alla rete TEN-T CORE;
3. Centri di riferimento primari appartenenti ai poli integrativi per l'accesso alla rete TEN-T CORE;
4. Centri di riferimento territoriali appartenenti e non appartenenti ai poli di commutazione;
5. Centri di riferimento locali appartenenti e non appartenenti ai poli di commutazione.

CLASSE	N. Comuni
Livello 1	124
Livello 2	151
Livello 3	38



LINEE BRT – SCHEMI UNIFILARI ESEMPLIFICATIVI

Retes Bus Rapid Transit (BRT)

BRT – Materiale rotabile

DECARBONIZZAZIONE DEI MEZZI

Mezzo elettrico o ibrido

Mezzo ad idrogeno

INCAROZZAMENTO A RASO

BRT – Preferenzialità

La sede riservata del BRT in campo extraurbano, a differenza dei sistemi in sede fisica (BRT), può essere realizzata in maniera selettiva in funzione delle perturbazioni di traffico staccatamente rilevanti.

Uno dei principali punti di forza del BRT è la possibilità di prevedere modalità di preferenzialità differenziate a seconda della disponibilità di spazio sulla carreggiata. Se le dimensioni della carreggiata non consentono di prevedere come riservare si possono adottare sistemi semaforici attenti all'automobilista che agevolano la rimozione in carreggiata dopo la fermata oppure permettendo al bus di guadagnare la testa di un platoon di veicoli (riva gates) in corrispondenza di una intersezione.

dimensioni della carreggiata non consentono di prevedere come riservare si possono adottare sistemi semaforici attenti all'automobilista che agevolano la rimozione in carreggiata dopo la fermata oppure permettendo al bus di guadagnare la testa di un platoon di veicoli (riva gates) in corrispondenza di una intersezione.

BRT – Fermata

Anzitutto fermate del Trasporto Pubblico. L'accessibilità universale è un obiettivo primario e irrinunciabile a favore di residenti e turisti per agevolare la mobilità autonoma su Trasporto pubblico di soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale temporanea o permanente. Gli interventi alle fermate sono rivolti a favorire l'accessibilità,

agevolare/elevitare l'incrocio e, ove necessario, a permettere l'intercambio. Tutte le fermate sono dotate di sistemi audio-visivi per la diffusione delle informazioni agli utenti, sistemi per la ricerca di percorsi ed orari e di emettitori di biglietti

Accesso diretto al parcheggio all'intercambio.

Accesso al sottopasso pedonale.

Corsia riservata ai bus.

Diversificazione della flotta di TPL automobilistico

Adeguamento delle flotte dagli autobus da impiegare sulle rete e decarbonizzazione dei mezzi

Linea BRT (Rapid Transit)

Linea ordinaria

Linea nera rete (car sharing)

Questa misura, oltre ad essere dettata dalle caratteristiche della rete stradale, consente di rispondere in maniera flessibile alle fluttuazioni giornaliere e stagionali della domanda di trasporto contribuendo a egualire la massimizzazione del load factor in tema di efficientamento e a contenere i costi di produzione del servizio.

Trasporto Marittimo di continuità territoriale con le isole minori

Linea	Periodicità	Tipologia	Capacità	Velocità	Costo
Linea 1	Settimanale	Aliscafo	100 pax	30 km/h	€ 100.000
Linea 2	Quindicinale	Aliscafo	100 pax	30 km/h	€ 100.000
Linea 3	Settimanale	Aliscafo	100 pax	30 km/h	€ 100.000

Linea	Periodicità	Tipologia	Capacità	Velocità	Costo
Linea 4	Settimanale	Aliscafo	100 pax	30 km/h	€ 100.000
Linea 5	Quindicinale	Aliscafo	100 pax	30 km/h	€ 100.000
Linea 6	Settimanale	Aliscafo	100 pax	30 km/h	€ 100.000

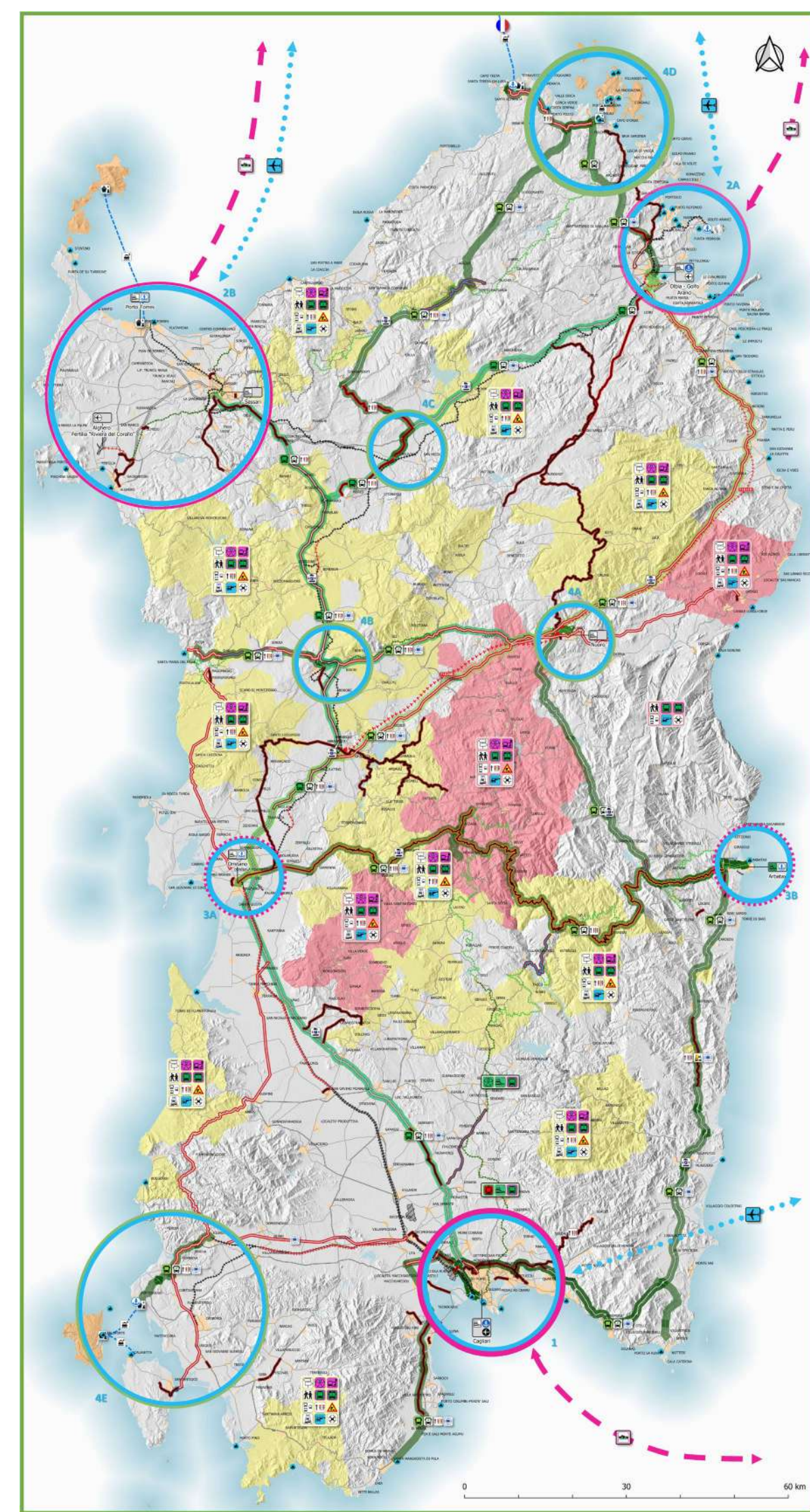
DIVERSIFICAZIONE ED ELETTRIFICAZIONE DELLA FLOTTA

Mezzo Elettrico o Ibrido

Mezzo Elettrico o Ibrido

Infomobilità e integrazione tariffaria nel TPL

Il sistema integrato di trasporto pubblico che si sta promuovendo, punta alla riorganizzazione della rete di fermate esistenti, promouvono l'attenuazione dei principi nodali di interscambio in cui far confluisce i servizi e gestire l'intercambio con i diversi modi di trasporto pubblico. A supporto di tale ristrutturazione del servizio sarà garantita l'intermodalità, che si svilupperà il sistema di gestione dei trasporti urbani ed extraurbani dando l'opportunità di regolamentare, controllare e fornire servizi per gli utenti, l'avvento delle mobile technologies ha dato un ulteriore spinta innovativa per rendere ancora più semplice e fruibile i servizi proposti.



MULTIMODALITÀ ED INTERMODALITÀ NEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

L'assetto organizzativo e i livelli di offerta del trasporto pubblico regionale e locale nelle sue componenti ferroviaria, marittima, metropolitana, automobilistica, nonché l'infrastrutturazione che ne consegue, sono frutto di una visione fondale "co-modali" (concetto originariamente coniato dalle politiche europee per il trasporto merci) in base alla quale, su ogni tratta di un percorso, occorre privilegiare l'utilizzo della modalità complessivamente più efficiente in rapporto all'entità e alla distribuzione spaziale e temporale della domanda da servire e alla possibilità della soluzione adottata di garantire una progressività dei risultati in termini di benefici che è possibile ottenere.

È una rete portante multimodale che garantisce le relazioni fondamentali in ambito regionale. Essa è basata su un modello di esercizio ad orari cadenzati (e quindi mnemonici) con l'esplicito obiettivo di risultare attrattivo anche per utenti che attualmente si servono prevalentemente o esclusivamente dell'auto, in modo da incentivare la diversione modale da trasporto privato a trasporto collettivo.

da trasporto privato a trasporto collettivo.

Rispetto a questa rete, che assicura anche i collegamenti con tutti i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sardegna e gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia, gli Organi di governo degli Ambiti Territoriali OTM, che in base alla formula del TPL di prossima approvazione, gestiranno i contratti di servizio del TPL, saranno chiamati a garantire servizi di adduzione e distribuzione capillare attenti in un numero relativamente limitato di nodi attrezzati che fungano da poli di reciproca commutazione dei flussi di mobilità tra i livelli delle reti CORE, regionale e territoriale.

Nella rete portante sono ricomparse anche i servizi di trasporto marittimo che garantiscono la continuità territoriale tra le isole minori e l'isola di Sardegna. L'esigenza di ricordarsi con un sistema basato su orari cadenzati competerà una revisione degli orari del trasporto marittimo e l'introduzione di imbarcazioni a propulsione elettrica specializzate per le brevi tratte di collegamento tra le isole minori e i viaggi sulla flotta marittima, con auspicabili riflessi positivi anche sulla turismo delle isole e del personale. L'evoluzione dell'intercambio comporrà la possibilità per gli autobus della rete portante di avvicinarsi quanto più possibile agli approdi con interventi infrastrutturali finalizzati a far percepire la continuità dello spostamento.



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Schema di Piano

TAVOLA P.02.b
Trasporto collettivo
Interventi sulla rete di trasporto pubblico automobilistico e marittimo locale

Data emissione: luglio 2025
Scala: 1:350.000

REDAZIONE

GRUPPO DI LAVORO INTERNO ASSESSORATO DEI TRASPORTI
GRUPPO INTRASSESSORIALE (DGR 47/84 del 24 Settembre 2020)

ADVISOR:

Mandataria 

Mandante 