

FRATEGIE / LINEE DI INTERVENTO

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

valorizzazione degli attrattori naturali, archeologici e culturali

Servizi Regionali Veloci e Servizi Territoriali/Metropolitani cadenzati (obiettivo 30')

azioni turistiche tra la costa e le aree intem e

erente negli scenari di progetto dei rispettivi PUMS

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

interscambio del trasporto passeggeri della rete portante regionale di TPLR

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

nodale (Trasporto privato, Trasporto collettivo, Mobilità ciclistica)

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

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

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

portante regionale di trasporto collettivo

TABELLA DEGLI INTERVENTI STRATEGICI – AMBITO STRADALE

Nella tabella sottostante sono riportati gli interventi che, nei diversi territori, rivestono un ruolo strategico ai fini del funzionamento dello scenario di Piano. Essi sono solo una parte degli interventi del QPP, i quali naturalmente costituiscono parte integrante e sostanziale del PRT ed in questa sede non sono stati riportati esclusivamente per agevolare la lettura dell'assetto proposto nelle sue linee essenziali.

Per la consultazione completa degli interventi previsti dal Quadro Programmatico Progettuale

del I	PRT si rimanda alle relative tavole tematiche o P01-02-03)			•		•	
desc cont PRT. indic Pian	i intervento riportato nella tabella sottostantizione sintetica, l'indicazione dello strumentirassegnato da una cella colorata che indica la Infine le ultime colonne ne descrivono l'orizica un intervento già finanziato; Scenario di Foo (medio-lungo periodo); Scenario prospettico pettico (lungo periodo).	o di proposico di coerenza zonte ter Piano ind	grammazio a della pro nporale, io ica l'appa	one in co ogramma n particol rtenenza nza allo s	ui è rico zione ris lare Rife allo Sce scenario	mpreso, petto al rimento nario di di Piano	
ID	Descrizione intervento	Rif. Doc.	Geolocalizz.		Scenario di Piano	Scenario prospettico	
	SS 130 - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza del						3
_28.5	tratto compreso tra Decimomannu e Iglesias Prosecuzione dell' "Opera Connessa Nord" - Nuova bretella di	PRT	SI		X	X	
_28.6	collegamento tra la SS 195 Cagliari-Pula e la SS 131 SS129 - 129 bis "Trasversale Sarda" - Adeguamento della	PRT	SI		X	X	
_28.7	sezione stradale ed eliminazione delle intersezioni a raso - tratto SS131 - Orosei	PRT	SI		X	Х	
28.8	SS 126 - Adeguamento e messa in sicurezza (tratto Marriubiu - Iglesias)	PRT	SI		х	Х	No. of
_28.9	SS 292 Interventi di adeguamento e messa in sicurezza nel tratto Oristano - Bosa	PRT	SI		Х	Х	
28.2	SS 131 dcn Adeguamento della sezione stradale, inserendo le banchine laterali. Da Abbasanta (innesto sulla SS131) fino a	PRT	SI		Х	X	A SAFA
	Olbia (innesto SS729) per 144 km.	1 111	31		,	^	
_28.3	SS 131 dir - Adeguamento della sezione stradale con l'inserimento di una ulteriore corsia per senso di marcia e delle banchine laterali. Si sviluppa per 3,5 km dal limite del centro abitato di Cagliari fino all'innesto sulla SS 131 al km 7	PRT	SI		х	х	
_28.4	Itinerario Olbia - Arzachena - Palau - Santa Teresa di Gallura. Adeguamento del tratto tra Palau e S. Teresa	PRT	SI		X	Х	
_28.7	SS129 - 129 bis - Adeguamento della sezione stradale ed eliminazione delle intersezioni a raso - tratto Bosa - SS131	PRT	SI		х	Х	
_28.8	SS 126 - Adeguamento e messa in sicurezza (tratto Iglesias -	PRT	SI		х	Х	
_SS132	SS132 - Lavori di adeguamento e messa in sicurezza del tratto compreso tra Chiaramonti e Chilivani	PRT	SI		Х	Х	
	SS 389 Villagrande Strisaili - Villanovatulo	QPP	SI	X	X	Х	
_\$1001	Completamento itinerario Sassari-Olbia - Potenziamento - messa in sicurezza S.S. 131 dal km. 192,500 al km. 209+500	QPP	SI	X	Х	X	
_\$1002	Completamento itinerario Cagliari-Pula S.S.195 - collegamento con la S.S. 130 e Aeroporto di Cagliari-Elmas - Lotto 2 - 2° stralcio)	QPP	SI	X	х	Х	
_\$1004	S.S. 554 (Asse attrezzato urbano) - Eliminazione degli svincoli a raso (Lotto 1 - Svincolo n. 1 - Is Corrias - Realizzazione sovrappasso e rampe 2 rotatorie e connessa viabilità complementare in territorio di Selargius)	QPP	SI	X	x	X	
_\$1005	S.S. 554 (Asse attrezzato urbano) - Eliminazione degli svincoli a	QPP	SI	x	х	х	
_\$1006	S.S. 554 (Asse attrezzato urbano) - Eliminazione degli svincoli a raso (Lotto 2 - Realizzazione n. 3 rotatorie, sistemazione asse stradale e connessa viabilità complementare in territorio di Quartu Sant'Elena)	QPP	SI	X	Х	Х	
_S1007	Razionalizzazione dell'accesso al Policlinico Universitario dal "Ponte Strallato" in territorio di Monserrato	QPP	SI	Х	Х	Х	
_\$1008	Lotto 3 - Realizzazione intervento (A) di adeguamento dell'attuale accesso all'area urbana di (Su Planu) (via Crespellani) in territorio di Cagliari	QPP	SI	Х	Х	Х	1
_S1009	Lotto 3 - Realizzazione intervento (B) di introduzione di un nuovo accesso all'area urbana di (Su Planu) (via Piero della Francesca) in territorio di Cagliari e sistemazione viabilità connessa	QPP	SI	x	x	х	
_\$1010	Lotto 3 - Sistema intervento (B) Realizzazione rotatoria via Peretti-via Piero della Francesca e sistemazione tratto di quest'ultima via in territorio di Cagliari/Selargius	QPP	SI	X	X	Х	
	Lotto 3 - Sistema intervento (B) Realizzazione lavori di adeguamento via Peretti e messa in sicurezza accesso all'Ospedale Brotzu in territorio di Selargius/Cagliari	QPP	SI	X	Х	Х	
	Lavori di costruzione della circonvallazione di Olbia S.S. 128 - lotto 0, bivio Monastir - bivio Senorbì - 1° stralcio	QPP QPP	SI SI	X	X	X	
_S1015	Collegamento Burcei - Sinnai - Maracalagonis - SS.125	QPP	SI	X	X	X	1442 D
_\$1016	Completamento e adeguamento asse viario esistente SP. 93, collegamento del Porto Canale con il primo lotto nuova SS. 195	QPP	SI	Х	х	X	
_S1017	SS 125 - Connessione tra SS 554 e la nuova SS 554 Completamento itinerario Cagliari-Pula S.S.195 - collegamento	QPP	SI	X	X	X	
	completamento itinerario Cagliari-Pula 5.5.195 - Collegamento con la S.S. 130 e Aeroporto di Cagliari-Elmas - Opera Connessa Nord S.S. 129 Sindia-Suni	QPP QPP	SI SI	X	x x	X X	
_	SS 127 Completamento circonvallazione di Tempio	QPP	SI	X	X	X	

SI X X X

P-PRT SI X X X

X X

X X

X X

X X

La rete Essenziale riconosciuta dal PRT è costituita da tutta la viabilità extraurbana Interventi sulla viabilità principale (tipo B o ad essa assimilabile previo adeguamento), secondaria (C) e Rete stradale "essenziale" locale (F) extraurbana, queste ultime due categorie con esclusivo riferimento alle di interesse regionale strade di competenza ANAS o a tratti di viabilità provinciale che completano la Categoria 1 - Tipo B continuità di itinerari altrimenti incompleti. Fanno parte inoltre della Rete essenziale anche i reticoli della viabilità di scorrimento urbano (tipo D, o assimilabile previo adeguamento) su cui si distribuiscono i percorsi iniziali e finali degli spostamenti intercomunali da/per Cagliari, Olbia e Sassari. Tale rete è stata denominata "Essenziale" senza alcuna volontà di tenere in minore considerazione gli elementi della restante rete extraurbana, ma ai soli fini di definire un insieme circoscritto di Località abitative infrastrutture di stretta competenza regionale o su cui vi è un interesse sovraordinato in ragione del ruolo che esse svolgono nel garantire funzioni di livello Nucleo Abitato Località Produttiva

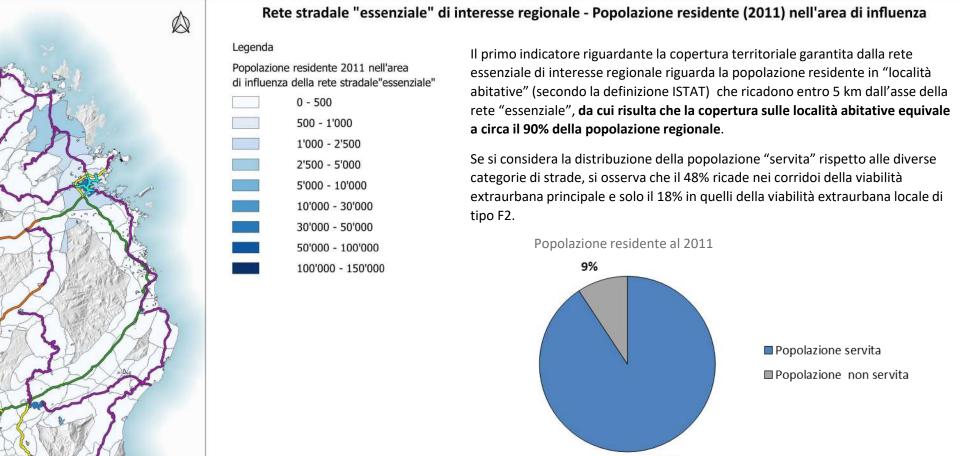
Rete stradale "essenziale" di interesse regionale - Assetto insediativo

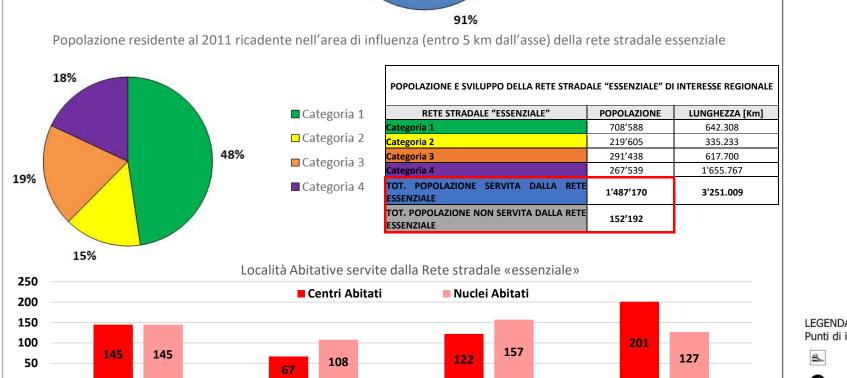
Rete stradale "essenziale" di interesse regionale

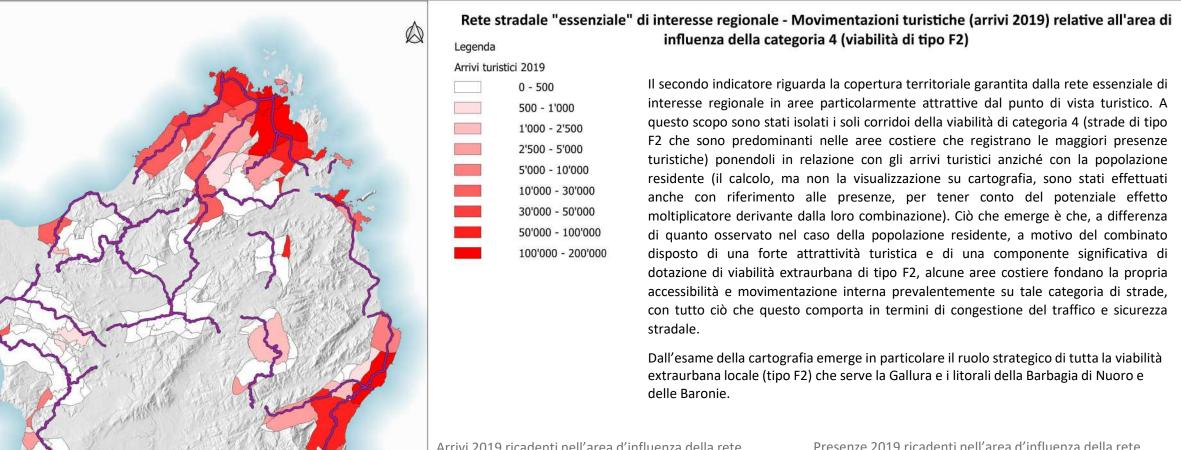
l'elaborazione si è basata su un preliminare riconoscimento di corridoi (c.d. "Buffer") costruiti adottando una profondità di 5 km in linea d'aria rispetto all'asse della sottorete della viabilità extraurbana come sopra definita. Ciò nell'ipotesi che questo sottoinsieme, soprattutto con riferimento alle aree meno accessibili, costituisca un sistema di dotazione infrastrutturale storicizzato minimo su cui è d'obbligo investire in termini di manutenzione ordinaria e straordinaria per garantire standard minimi di accessibilità territoriale tramite auto privata e trasporto pubblico automobilistico, ma anche di sicurezza. Dall'esame dei grafici e delle tabelle risulta che tale rete ha uno sviluppo di circa 3'250 Km, di cui circa il 20% costituita da viabilità di tipo B (o III CNR, ove non ancora adeguata), il 29% da viabilità di tipo C1 (strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia di modulo pari a 3.75 m e banchine di larghezza min. 1.5 m), C2 (strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia di modulo pari a 3.5 m e banchine di larghezza min. 1.25 m) ed F1 (strada extraurbana locale con sede stradale di larghezza pari a 9 m) e, per oltre il 50%, da viabilità locale extraurbana di tipo F2 strada extraurbana locale con sede stradale che , ove adeguata, presenta una sezione di larghezza pari a 8.5 m). Considerate le segnalazioni pervenute da parte dei Comuni tramite il questionario on line durante la fase di partecipazione (cfr. paragrafo 4.1), in piena continuità con lo scenario di riferimento e le priorità definite dal Protocollo d'Intesa "Costituzione di un Gruppo di Lavoro per il consolidamento e lo sviluppo degli interventi finalizzati al potenziamento e all'integrazione dei servizi di mobilità della Regione Sardegna" sottoscritto da MIMS, Regione Sardegna, ANAS e RFI il 19/10/2022, il PRT si pone l'obiettivo primario di procedere al completo adeguamento funzionale della viabilità ricompresa nella rete Essenziale e alla installazione di sistemi di infomobilità e gestione del traffico ma anche di diagnostica (vedi Tavola 3C) per agevolare la pianificazione della manutenzione preventiva dell' infrastruttura.

Questa azione, alla quale dovrà necessariamente corrispondere un'analoga attività sulla viabilità gestita dalle Province e dalla Città metropolitana adottando criteri oggettivi di riconoscimento delle priorità di intervento, consentirà di avviare un processo sistemico e gerarchicamente coordinato di adeguamento della viabilità con positivi riflessi sulla durabilità delle infrastrutture, la transitabilità da parte dei mezzi pesanti e degli autobus, il comfort di viaggio e la sicurezza









Il secondo indicatore riguarda la copertura territoriale garantita dalla rete essenziale di interesse regionale in aree particolarmente attrattive dal punto di vista turistico. A questo scopo sono stati isolati i soli corridoi della viabilità di categoria 4 (strade di tipo F2 che sono predominanti nelle aree costiere che registrano le maggiori presenze turistiche) ponendoli in relazione con gli arrivi turistici anziché con la popolazione residente (il calcolo, ma non la visualizzazione su cartografia, sono stati effettuati anche con riferimento alle presenze, per tener conto del potenziale effetto moltiplicatore derivante dalla loro combinazione). Ciò che emerge è che, a differenza di quanto osservato nel caso della popolazione residente, a motivo del combinato disposto di una forte attrattività turistica e di una componente significativa di dotazione di viabilità extraurbana di tipo F2, alcune aree costiere fondano la propria accessibilità e movimentazione interna prevalentemente su tale categoria di strade, con tutto ciò che questo comporta in termini di congestione del traffico e sicurezza

CATEGORIA 3

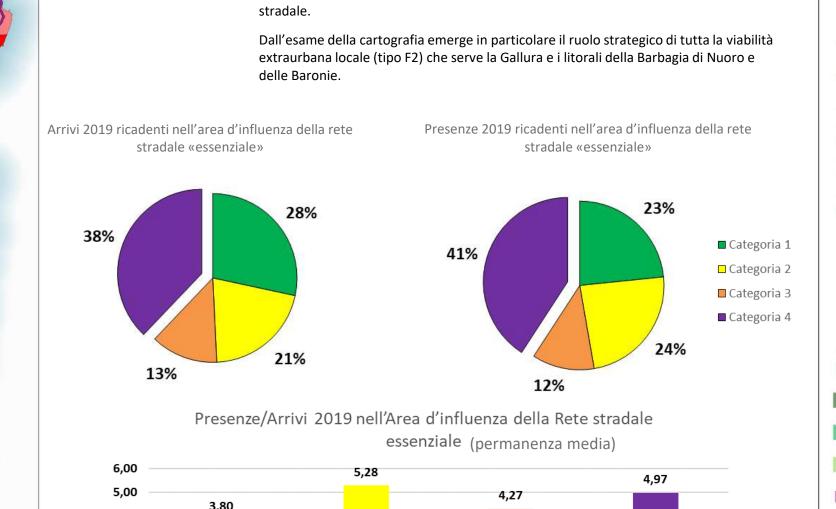
Numero Unità Popolazione Numero Unità Popolazione Numero Unità Popolazione Numero Unità Popolazione

145 10 433 108 4 994 157 6 864 127

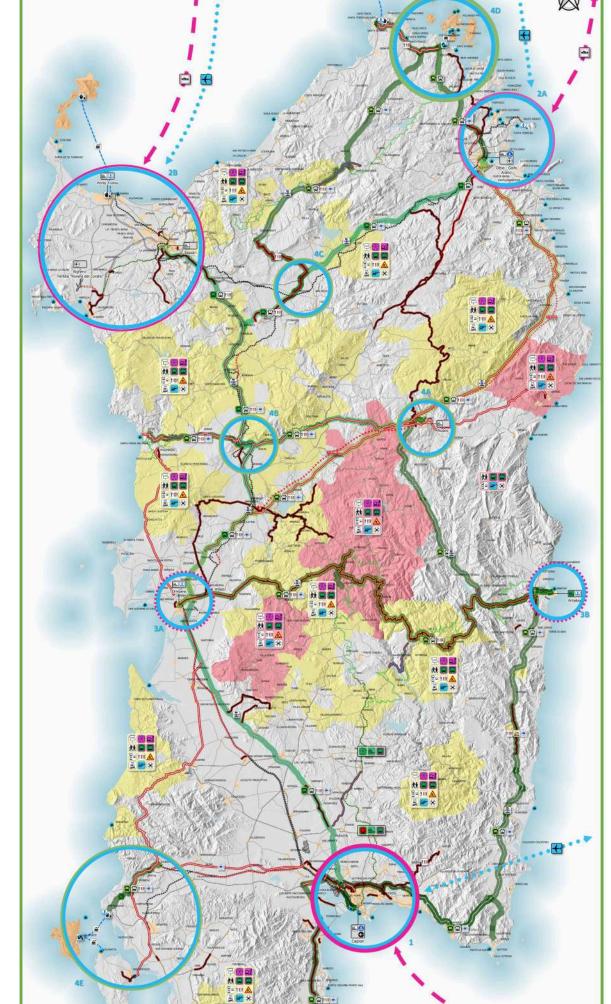
Totale 494 708'588 277 219'605 442 291'438 590 267'539

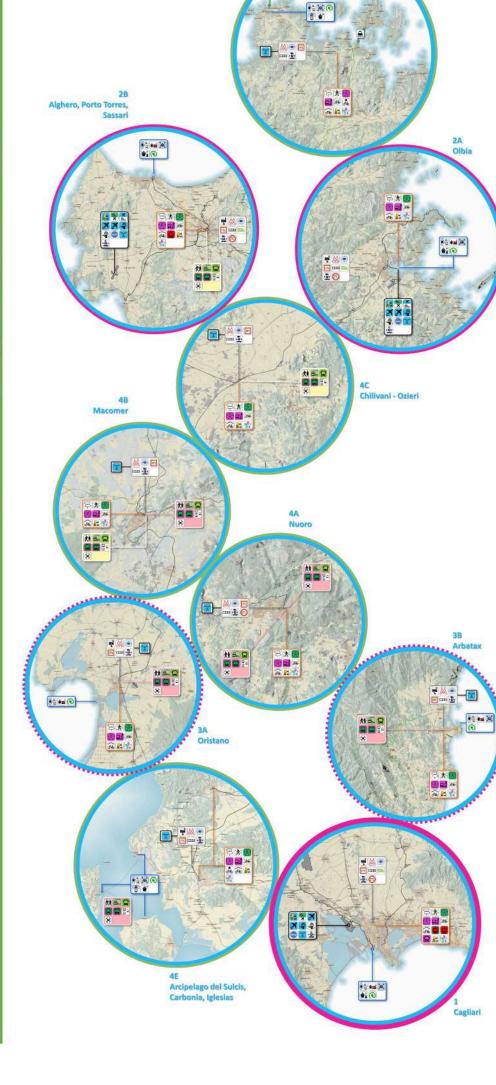
Case sparse 155 26'126 92 10'219 140 15'427 246 16'54

influenza della categoria 4 (viabilità di tipo F2)



Categoria 2





Genesi e funzioni della rete essenziale di interesse regionale

Nel caso della Sardegna, più che altrove, la rete stradale è chiamata a svolgere un ruolo insostituibile nel corretto funzionamento del complessivo sistema della mobilità regionale, non solo a favore del trasporto individuale di persone e merci ma anche per garantire un efficiente servizio di trasporto collettivo automobilistico e, ove le caratteristiche plano altimetriche dei tracciati lo consentono, lo sviluppo della rete ciclabile regionale. La rete stradale nella visione multimodale che contraddistingue il PRT coopera infatti con la rete ferroviaria nel garantire la reciproca connessione tra i poli di commutazione e l'accessibilità da/verso i rispettivi territori di riferimento (vedi riduzione Tav 1 sopra riportata).

Nell'ambito delle attività di ricostruzione del Quadro conoscitivo, attraverso il coinvolgimento degli Enti Locali e dei gestori della viabilità, è emerso con chiarezza come occorra assegnare priorità assoluta agli interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento e messa in sicurezza della viabilità esistente.

Preso atto di questa visione e dell'estensione del reticolo viario in ambito regionale, il PRT si è posto l'obiettivo di individuare una sottorete essenziale ai fini dell'accessibilità territoriale e del funzionamento del sistema multimodale dei trasporti regionale su cui concentrare gli interventi dei prossimi 10 anni, integrando gli interventi già programmati e finanziati.

Le elaborazioni riportate nella parte centrale della tavola descrivono l'articolazione e la copertura garantita dalla rete essenziale di interesse regionale rispetto alla distribuzione territoriale della popolazione e della domanda turistica.

Nella cartografia riportata nella parte sinistra della tavola viene proposto invece il quadro sinottico degli interventi già programmati, inclusi quelli oggetto del recente Protocollo d'intesa tra il MIMS, la Regione Sardegna, ANAS e RFI, e quelli di nuova previsione introdotti dal PRT, da cui emerge come gran parte degli interventi ricadano sul reticolo della rete essenziale di interesse regionale.

Corre l'obbligo di precisare che questa rete non esaurisce le esigenze di intervento, con particolare riferimento a quelle cosiddette di "ultimo miglio" sia in campo urbano che extraurbano, la cui individuazione e realizzazione spetterà ai Comuni e, soprattutto alle Province/Città metropolitana in base alle rispettive competenze.

A questo scopo il PRT prevede che le Province/Città metropolitana ottemperino all'obbligo di redazione del Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana, ricomprendendo in esso anche l'analisi dell'incidentalità, avvalendosi del supporto del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale. La ricostruzione del quadro conoscitivo dovrà basarsi anche sulla implementazione di un catasto stradale che restituisca una fotografia fondata su dati oggettivi dell'assetto e dello stato di conservazione della rete. Ciò consentirà di individuare le priorità di intervento e di basare su elementi certi la redazione delle schede intervento previste dal PNSS 2030.

Stazione ferroviaria Aeroporto Core Aeroporto Comprehensive

Porto Comprehensive Porto turistico Area Interna SNAI

Comuni a rischio di marginalizzazione Aree industriali

Polo di commutazione appartenente alla Rete TEN-T CORE Polo principale complementare per l'accesso alla Rete TEN-T CORE

Polo integrativo per l'accesso alla Rete TEN-T CORE

Rotte marittime Rete TEN-T CORE / continuità territoriale

Tipo C1,Tipo F/C — Tipo C2-F1 — Tipo F Tipo D — Altra viabilità

Rete stradale "Essenziale" di interesse regionale -Tipo B, C1, C2, F1, F2, D (vedi Tavole P3.a, P3.b, P3.c, P3.d)

Rete ciclabile regionale (PRMC) Rete ferroviaria Tratta RFI a semplice binario Tratta RFI a doppio binario Tratta RFI a doppio binario - progetto Tratta ARST - Trasporto Pubblico Locale a semplice binario

Tratta ARST - Turistica a semplice binario +++++ Tratta ARST dismessa Nuova tratta ferrovaria PFTE Prolungamento ferroviario Nuoro-Olbia Velocizzazione/aumento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria Elettrificazione dell'infrastruttura

Decarbonizzazione del materiale rotabile Rinnovo armamento e manutenzione straordinaria opere d'arte Manutenzione ordinaria Rete metropolitana leggera Tratta esistente metropolitana leggera

Nuova tratta metropolitana leggera Trasporto pubblico automobilistico Linee invarianti - BRT su corrido di mobilità della rete portante regionale o a serviz

di comprensori turistici particolarmente attrattivi non serviti dalla ferrovia Linee di rinforzo - BRT integrato nel modello di esercizio ferroviario nelle fasce orarie di morbida o come rinforzo nelle fasce di punta Linee succedanee - BRT che garantisce collegamenti fino all'entrata in funzione di nuove linee ferroviarie previste dallo Scenario Prospettico Linee automobisitiche ordinarie di TPL extraurbano d'incrocio con servizi ferroviari e linee BRT extraurbane della rete portante regionale Miglioramento dell'accessibilità multimodale da/per i porti turistici tramite mobilità condivisa

Interventi tecnologici Smart Road su rete Essenziale Regionale Sistemi di monitoraggio e gestione del traffico

Gestione dinamica della capacità della rete stradale



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Schema di Piano

TAVOLA P.03.a

Individuazione e funzioni della Rete Essenziale di interesse regionale

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)



