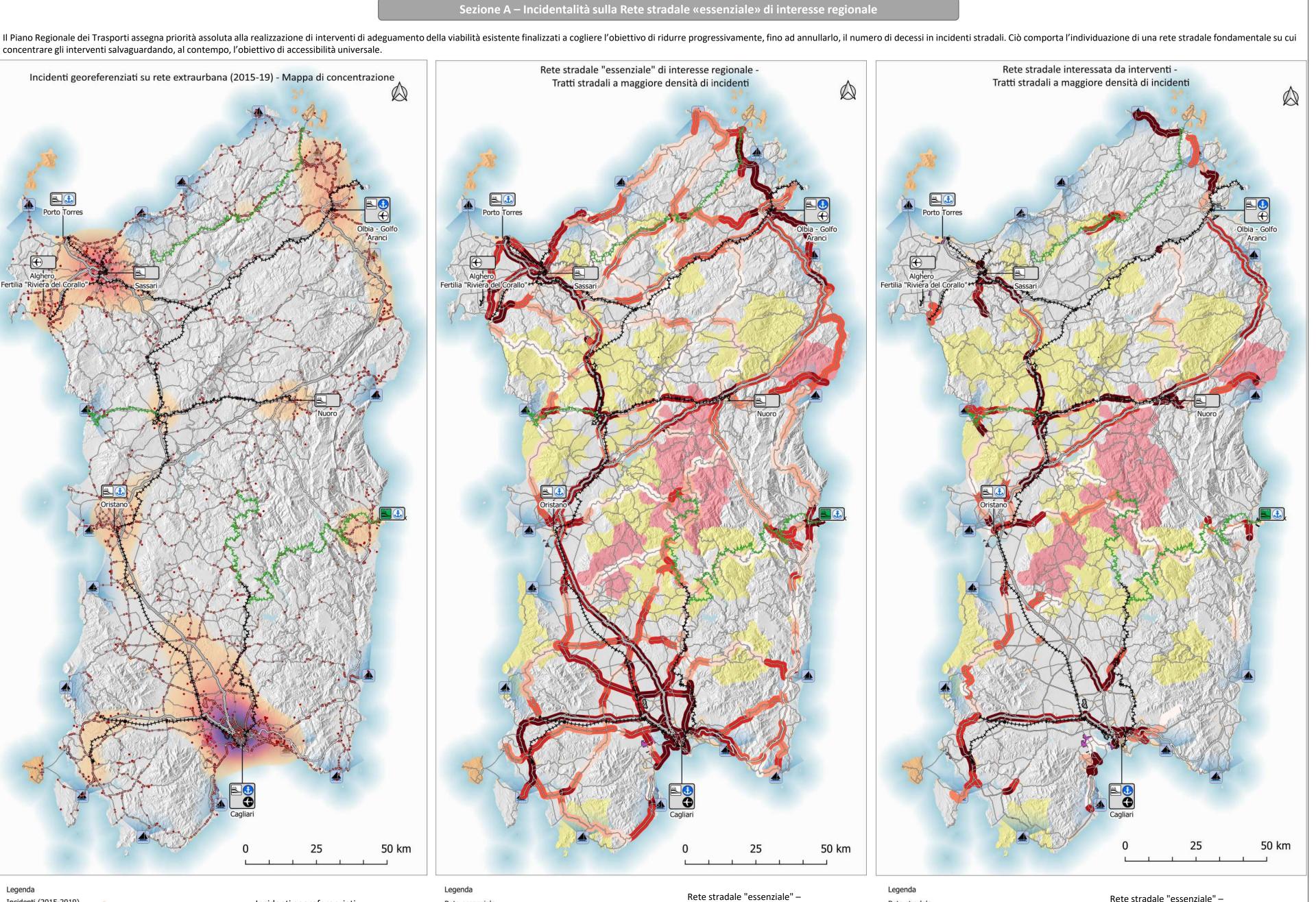
FRATEGIE / LINEE DI INTERVENTO Creazione di un sistema di Segnaletica (cognizione spaziale) unificato per l'accessibilità e la circolazione pedo nale nei no di multimodali intermodali, fermate di trasporto pubblico automobilistico, stazioni ferroviarie, banchine portuali ed Miglioramento dell'accessibilità universale alle stazioni/fermate ferroviarie e a bordo treno Miglioramento della sicurezza e dell'accessibilità universale nelle autostazioni en elle fermate del TPL d i mobilità secondari/fermate extraurbane attrez zati per l'interscambio Miglioramento delle connessioni materiali ed immateriali tra le aree produttive incluse nella Zona Economica Speciale regionale, i Porti dell'Autorità di Sistema Portuale del mare della Sardegna e gli aeroporti di Alghero, Miglioramento e integrazione dell'Acces sibilità e della fruizione della rete sentieristica regionale per la garantire il collegamen to con i nodi multimodali della rete portante regionale di tras porto collettivo e l'accessibilità in tercomunale a poli attrattori per studio e lavoro a valenza regionale Att rezzaggio delle flotte di TPL marittimo, ferroviario ed automobilistico per il trasporto delle bici al seguito Promozione dell'attuazione delle Azioni di Mobility management della mobilità per studio e lavoro previste dalla Rico noscimento di una rete portante multimodale di trasporto collettivo che funga da elemento ordinatore del sistema della mobilità delle persone in ambito regionale Implementazione di un modello di esercizio del trasporto ferroviario passeggeri fondato sulla combinazione tra Servizi Regionali Veloci e Servizi Territoriali/Metropolitani cadenzati (obiettivo 30') d in cremento selettivo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria funzio nali e coerenti con a estensione dell'applicazione della tecnologia Tram -Treno dalla tratta Gottardo - Settimo San Pietro ioni delle reti di metropolitana leggera delle Città Metropolitane di Cagliari e di Sassari e loro integrazione di linee extraurbane ecocompatibili di Bus a transito rapido (BRT) su corrido i di mobilità della rete ante regionale o a servizio di comprenso i turistici particolarmente attrattivi non serviti dalla ferrovia e di Linee extraurban e ecocompatibili Bus a transito rapido (BRT) integrate nel modello di esercizio portanti ecocompatibili di Bus a transito rapido (BRT) in aree di continu ità urbana Progres siva omo geneizzazione delle caratteristiche prestazionali delle flotte del TPL automobilistico sulla base Velociz zaz io ne dei collegamen ti passeggeri con le isole minori e agevolazione dell'intermodalità con il TPL Preferenziazione degli attestamenti delle Linee BRT della rete portante regionale presso le aerostazioni 3.17 Centri di mobilità principali: adeguamento, potenziamento e completamento del sistema dei nodi multimodali di interscambio del trasporto passeggeri della rete portante regionale di TPLR Implementazione del Sistema di Integrazione tariffaria sull'intera rete multimodale di trasporto collettivo regionale progressivamente esteso anche ai collegamenti aerei e marittimi della continuità territoriale con il mp lementazione di un sistema regionale di info mobilità e relative Linee Guida per lo sviluppo integrato ed prioritari di adeguamento, potenziamento e nuova realizzazione e dotazione di punti di rifomimento di vettori energetici da fonti rin novabili (cfr 8.6) Incidenti (2015-2019) Adozione di una visio ne multimodale nella progettazione stradale orientata a sod disfare anche le esigenze del localizzazione puntuale su strade extraurbane (2015-2019) trasporto collettivo, della mobilità ciclistica e della domanda di circuitazione turistica Mappa di concentrazione degl incidenti 4.5 Introduzione del concetto di "Strada Intelligente" finalizzato a sup portare l'implementazione di ITS di nuova generazione e di Sistemi di monitoraggio dello stato dell'infrastruttura per pianificare gli interventi di manu tenzione cidica preventiva 4.6 Sviluppo ed implementazione di un Centro di monitoraggio e controllo del traffico stradale regionale per fomire informazioni in tempo reale sullo stato della viabilità e le con dizioni di traffico sulle principali arterie stradali Implementazione di ITS e connessi interventi infrastrutturali finalizzati ad ottimizzare l'utilizzo "a rete" della capacità stradale Numero di incidenti georeferenziati (2015-2019) *evidenziate in giallo le strade con previsione di Realizzazione di interventi pun tuali di ITS per il controllo dinamico del traffico stradale nelle tratte soggette a congestione strutturale del traffico (intro duzione della corsia dinamica ad uso universale o selettivo) Strade appartenenti alla rete «essenziale» di interesse regionale 4.9 Implementazione di protocolli per l'interoperabilità di servizi di mobilità condivisa in ambito regionale STRADA DI SERVIZIO SS131 Miglioramento delle connessioni dei porti dell'ADSP con la rete di trasporto collettivo ferroviario e stradale STRADA STATALE 130 IGLESIENTE STRADA STATALE 131 CARLO FELICE Promo zione della diversificazione dell'offerta nel comparto crociere (Crociere convenzionali e Crociere di lusso) STRADA STATALE 131 DIRAMAZIONE CENTRALE NUORESE 250 STRADA STATALE 291 VAR DELLA NURRA Sostegno allo svilu ppo della filiera GNL presso i porti dell'ADSP a favore del rifornimento del combustibile marittimo e a supporto della decarbonizzazione della modalità di trasporto stradale Strade Categoria 2 NUOVA STRADA ANAS 325 Rilancio del porto canale di Cagliari per la fusione dei flussi di UTI tra rotte E-O e rotte N-S nel Mediterraneo STRADA STATALE 125 VAR ORIENTALE SARDA STRADA STATALE 129 BIS TRASVERSALE SARDA Fasatura ottimale degli interventi potenziamento delle connessioni materiali ed immateriali "lato terra" verso i STRADA STATALE 129 TRASVERSALE SARDA porti con gli interventi previsti dai POT e dal DSPP dell'ADSP del Mare della Sardegna STRADA STATALE 389 VAR NUORO-LANUSEI STRADA STATALE 554 CAGLIARITANA Miglioramento dell'accessibilità multimodale da/per i porti turistici attraverso interventi infrastrutturali e di servizi di mobilità (indus a la dotazione di colonnine di ricarica e servizi di mobilità condivisa) STRADA STATALE 672 SASSARI-TEMPIO 90SP_33 Implementazione di "Elettrobonus" (con obiettivi simili al Ferrobonus) per i traffici da/per i porti, anche al fine di 90SP_42 90SP_90_BIS Acces sibilità e reciproco collegamento degli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia mediante la modalità ferroviaria 91SP_17 91SP_17_VARIANTE 92SP_2 Potenziamento dell'interoperabilità tra gli aeroporti di Alghero e Olbia durante la stagione estiva SS_126 SS_127_BIS SS_128 SS_196 SS_196_DIR SS_197 ziamento e ridondanza delle connessioni stradali con gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia in un a logica SS_292 Ammo dernamento e potenziamento delle infrastrutture ed impianti, adeguamento dei livelli di servizio, safety e Att uazione di interventi diretti all'efficientamento tecnologico ed energetico, non ché alla riduzione degli impatti STR_39118 ambientali generati dall'attività aeroportuale presso di scali di Cagliari, Olbia e Alghero STR_42612 STR_51081 STR_56235 STR_7866 ompletamento della copertura della rete regionale di elisuperfici e attrez zaggio con sistemi di sicurezza a Strade Categoria 4 NUOVA STRADA ANAS 319 no zione dello sviluppo di collegamenti aerei in ambito regionale con aeromo bili VTOL (Aeromobili a decollo ed atterraggio verticali) tra aero porti principali, aviosu perfici, elisuperfici e porti STRADA PROVINCIALE STRADA PROVINCIALE CASTELSARDO SANTA TERESA N. Creazione di Centri logistici di distribuzione delle merci presso gli aeroporti in raccordo con i Piani Urbani della STRADA PROVINCIALE DI VILLASIMIUS N. 17 STRADA PROVINCIALE DI VILLASIMIUS N. 19 STRADA STATALE 125 ORIENTALE SARDA STRADA STATALE 125 ORIENTALE SARDA DIR STRADA STATALE 127 SETTENTRIONALE SARDA $Miglioramento\ dei\ servizi\ per\ i\ passeggeri\ di\ au\ toveicoli\ e\ i\ conducenti\ dei\ veicoli\ commerciali\ e\ mezzi\ pesanti\ in$ STRADA STATALE 128 BIS CENTRALE SARDA STRADA STATALE 131 BIS Promo zione della diffusion e di mez zi "a zero emis sioni" nelle attività di presa e consegna delle merci al fine di STRADA STATALE 132 DI OZIERI 7.2 ridurrei gas climalteranti, gli inquinanti locali e il rumo re nelle zone a maggior densità di traffico (aree portuali e STRADA STATALE 133 BIS DI PALAU STRADA STATALE 133 DI PALAU Incentivo alla realizzazione di centri di trasferimento gomma - gomma delle merci a servizio delle aree interne in corrispo ndenza di nodi della viabilità extraurbana principale STRADA STATALE 134 DI CASTELSARDO STRADA STATALE 198 DI SEUI E LANUSEI STRADA STATALE 199 DI MONTI Protocollo per lo sviluppo e l'incentivo di misure coordinate di Logistica Sostenibile in campo urbano presso le STRADA STATALE 200 DELL'ANGLONA STRADA STATALE 292 DIR NORD OCCIDENTALE SARDA STRADA STATALE 295 DI ARITZO Sperimentazione di "Treni blocco" per il træ porto su ferrovia all'interno della Regione di prodotti di filiere a STRADA STATALE 388 DEL TIRSO E DEL MANDROLISAI 27 STRADA STATALE 389 DI BUDDUSO' E DEL CORREBOI 35 STRADA STATALE 389 DIR/B DI BUDDUSO' E DEL Protocollo di intesa MIMS - RAS - ANAS - RFI 19/10/2022 Verifica di inclusione e coerenza degli interventi con lo Schema di Piano STRADA STATALE 390 DI BARI SARDO STRADA STATALE 392 DEL LAGO DEL COGHINAS programmatico progettuale PRT (ricognizione PRT sett.22) STRADA STATALE 427 DELLA GALLURA CENTRALE STRADA STATALE 442 DI LACONI E DI URAS Progres siva decarbonizzazione delle flotte del materiale rotabile di TPL automobilistico e della Pubblica Amministrazione STRADA STATALE 547 DI GUASILA Strade Categoria 5 NUOVO ASSE MEDIANO DI SCORRIMENTO PIAZZA ROMA STRADA PROVINCIALE Elettrificazione delle flotte di natanti in servizio sui collegamenti della continuità territoriale marittima in ambito STRADA STATALE 131 CARLO FELICE STRADA STATALE 195 RACCORDO Interventi Protocollo dei quali valutare STRADA STATALE 195 SULCITANA STRADA STATALE 597 DI LOGUDORO TOTALE 4510



Numero di incidenti georeferenziati per

■ Categoria 1 - Tipo B

Categoria 2 -Tipo C1

■ Categoria 4 - Tipo F2

Categoria 5 -Tipo D

Sezione B – Trasporto stradale. Promozione della sicurezza e multimodalità

dozione di una visione multimodale nella progettazione

L' Art.13, comma 4-bis del Nuovo CdS definisce che: «le strade di nuova

costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2

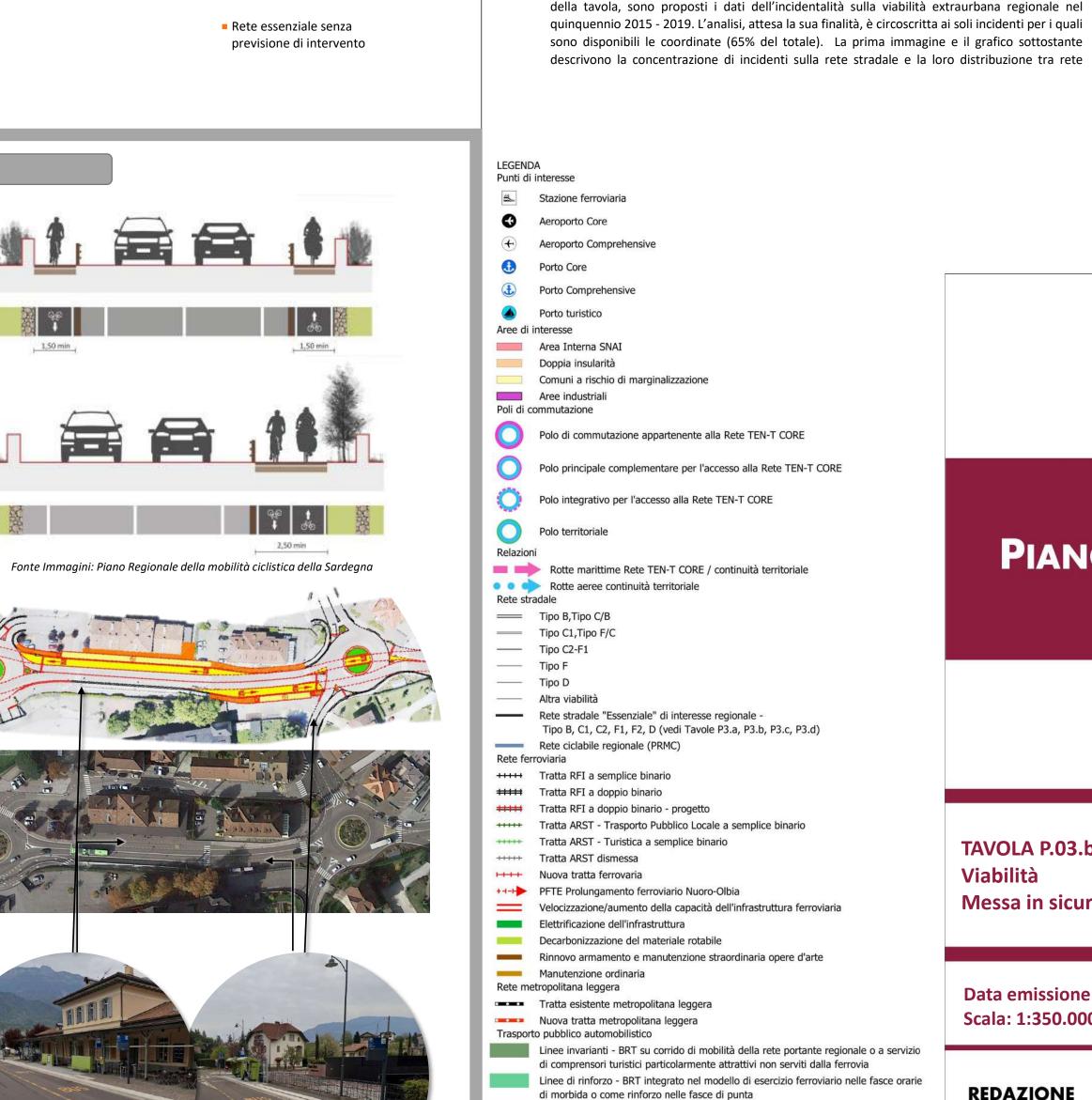
dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile

enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.»

adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli

■ Categoria 3 - Tipo C2/F1

categoria di strada



Rete stradale "essenziale" –

Percentuale di incidenti georeferenziati

per tipo di rete

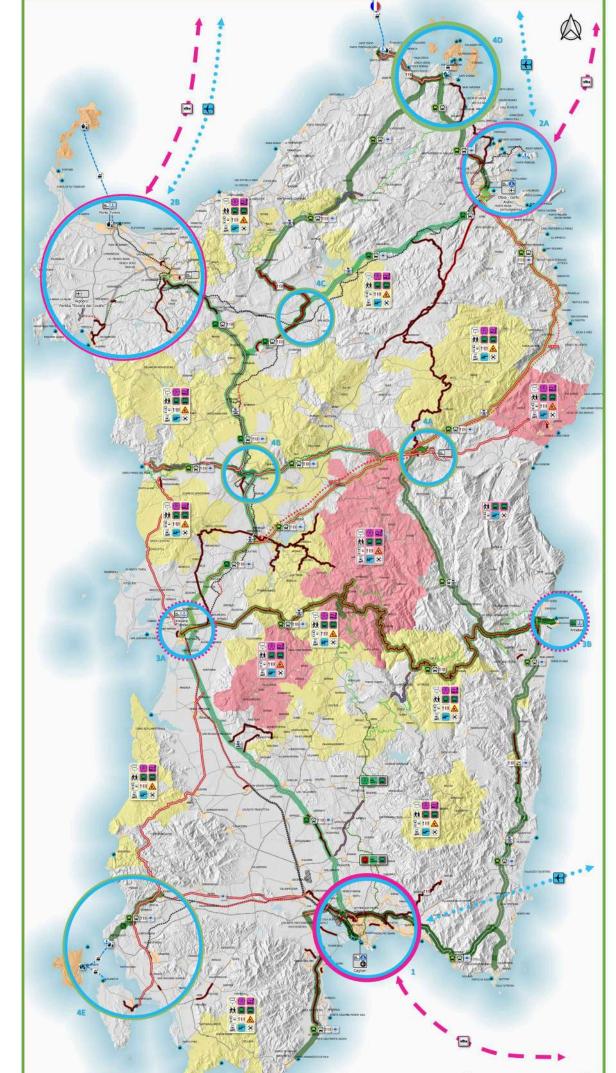
Rete essenziale con

previsione di intervento

Rete stradale

interessata da interventi

Tratti stradali a maggiore densità di incidenti



Sicurezza e visione multimodale nella progettazione stradale

percorrenze sviluppate su di essa. (vedi tabella sottostante).

Distribuzione spostamenti e percorrenze giornaliere intercomunali su auto privata Di cui su Rete Essenziale

Di cui su Rete Essenziale

Incidenza %

della capacità a livello di rete).

Totale percorrenze

22'112'000

essenziale e restante rete extraurbana da cui risulta evidente l'opportunità, salvo eccezioni, di intervenire in maniera sistematica sulla messa in sicurezza della viabilità appartenente alla rete La visione proposta dal PRT prevede un grande impulso alla messa in sicurezza della rete essenziale dove si verificano oltre il 60% del totale degli incidenti. La seconda immagine stradale, un approccio multimodale nella progettazione degli interventi di adeguamento e nuova realizzazione ed un sistematico ricorso alle nuove tecnologie (Infomobilità, "strade incidenti sulle categorie che la compongono. intelligenti" per il monitoraggio e la gestione del traffico e sistemi di ottimizzazione dell'utilizzo

circoscrive la rappresentazione alla rete essenziale regionale, proponendo la distribuzione degli Nella terza e ultima immagine è riportata la distribuzione degli incidenti sulla rete stradale essenziale suddividendoli tra quelli che avvengono sugli elementi della rete stradale oggetto di In questa tavola vengono sinteticamente proposti gli elementi giustificativi della scelta del PRT interventi di adeguamento (57% del subtotale e 20% del totale) e quelli che avvengono su

di individuare una rete stradale essenziale su cui puntare come obiettivo prioritario di minima tratti in cui non sono previsti interventi strutturali (si ricorda che il QPP prevede numerosi nel conseguimento del target di riduzione degli incidenti stradali con specifico riferimento a interventi puntuali di messa in sicurezza riguardanti singole intersezioni o interventi puntuali). quelli mortali (riduzione del 50% degli incidenti entro il 2030 e azzeramento entro il 2050). Nella visione del PRT, gli interventi di messa in sicurezza (misure dirette) debbono essere Questo ambizioso obiettivo richiede di mettere in campo misure dirette ed indirette a favore accompagnate anche da misure indirette tra cui figura quella della creazione di alternative della mobilità privata a partire dalla componente che si serve della rete stradale essenziale a motivo della sua incidenza in termini di spostamenti che la interessano almeno in parte e di

Sezione B - Nella fascia intermedia al centro della tavola è riportato un sintetico riferimento

alle due misure indirette previste dal PRT costituite, rispettivamente: dal rafforzamento delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della

Regione Sardegna attraverso il potenziamento/ completamento in chiave di "superpiste" delle penetrazioni urbane degli itinerari ciclabili della rete regionale in corrispondenza delle relazioni intercomunali che fanno registrare un elevato traffico pendolare; . dal potenziamento dell'alternativa modale costituita dal trasporto ferroviario (vedi Tav. **Sezione A** - Nel blocco di elaborazioni riportate nella fascia superiore della parte centrale 2.a) e dalla realizzazione di linee di BUS Rapid Transit (vedi Tav. 2.b) su molte delle direttrici su cui si registra un'elevata incidentalità.

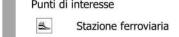
> Entrambe queste linee di intervento richiedono un nuovo approccio alla progettazione stradale improntato alla multimodalità.

> > REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Schema di Piano

Messa in sicurezza e approccio multimodale nella progettazione stradale



Aeroporto Core Aeroporto Comprehensive

Porto Core Porto Comprehensive

Area Interna SNAI Doppia insularità 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

Polo territoriale

Rotte marittime Rete TEN-T CORE / continuità territoriale Rotte aeree continuità territoriale Rete stradale

Tipo B,Tipo C/B Tipo C1,Tipo F/C Tipo C2-F1 Tipo F

> 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 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 servizio

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



Scala: 1:350.000

Data emissione: luglio 2025

TAVOLA P.03.b

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









ntazion e d el modello di esercizio ad ottato per il trasporto ferroviario regionale Manutenzione e valorizzazione delle linee ferroviarie turistiche in gestione ad ARST per incentivare le azioni turistiche tra la costa e le aree intem e vento più appropriate in relazione alles pecificità dei rispettivi bacini di traffico

valorizzazione degli attrattori naturali, archeologici e culturali

portante regionale di trasporto collettivo

rente negli scenari di progetto dei rispettivi PUMS o nelle fasce orarie di morbida o come rinforzi nelle fasce di punta

3.13 della tipologia del servizio e della domanda da servire garantendo, in tutti i casi, l'accessibilità universale 3.14 Realizzazione di sistemi infrastrutturali e tecnologici per la preferenziazione della marcia dei servizi di TPL in campo urbano ed extraurbano

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

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

6.12 Sperimentazione dell'utilizzo di Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) per il trasferimento di materiali ad elevato valore aggiunto e logistica distributiva nelle aree interne

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

8.7 Realizzazione di reti di ricarica interoperabili per i mezzi stradali degli operatori portuali ed aeroportuali

nodale (Trasporto privato, Trasporto collettivo, Mobilità ciclistica)

6.11 Logistica Sostenibile delle Città Metro politane di Cagliari e Sassari

8.6 Promo zione della diffusione di punti di rifornimento di vettori energetici da fonti rinnovabili sulla rete stradale essenziale regionale

tecnologie di monitoraggio, informazione agli utenti e gestione del traffico e supporto alla pianificazione della manutenzione stradale "Smart Road, i.e. Strade Intelligenti". (vedi tavola 3C). Sulla rete «Essenziale» dovranno trovare collocazione punti di accesso ai servizi di mobilità condivisa (auto e bici) per i quali è indispensabile prevedere l'implementazione di protocolli per l'interoperabilità delle flotte gestite da gestori diversi.

Incidenti georeferenziati

Incidenti localizzati sulla rete

non appartenenti alla rete

Incidenti localizzati su tratti stradali

Promozione della sicurezza e multimodalità

Il PRT intende adottare un approccio multimodale nella progettazione

stradale orientato a soddisfare, oltre alle esigenze del traffico motorizzato

individuale, anche quelle del trasporto collettivo e della mobilità ciclistica.

Al fine di migliorare l'utilizzo della capacità della rete stradale e i suoi

livelli di sicurezza si prevede, infine, la progressiva introduzione di nuove

Rete essenziale

(incidenti /l km)

Tratti stradali a maggiore densità di incidenti

Caso studio: Corsia Riservata Ponte Adige – Bolzano – Progetto e realizzazione





Caso studio: Fermata di Appiano Stazione – Progetto e realizzazione

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