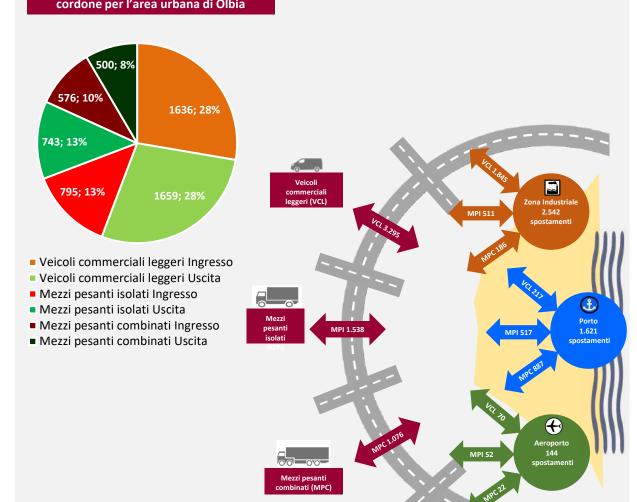
TRATEGIE / LINEE DI INTERVENTO 1.1 Creazione di un sistema di Segnaletica (co gnizio ne spaziale) unificato per l'accessibilità e la circolazione pedo nale nei no di multimodali bia - Trasporto Merci - Rilievo dei Flussi veicolari al Cordone dell'area bana di Olbia - 03/2021 (14 H) Adeguamento infrastrutturale dei percorsi pedonali di accesso dalle aree di parcheggio autoveicolare a centri 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 entri di mobilità secondari/fermate extraurbane attrezzati 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'Accessibilità e della fruizione della rete sentieristica regionale per la valorizzazione degli attrattori naturali, archeologici e culturali Integrazione della rete ciclabile prevista dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica con elementi finalizzati a 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 portante regionale di trasporto collettivo Promozione dell'attuazione delle Azioni di Mobility management della mobilità per studio e lavoro previste dalla normativa vigente Riconoscimento di una rete portante multimodale di trasporto collettivo che funga da elemento ordinatore del sistema della mo bilità delle person e in ambito regio nale Implementazione di un modello di esercizio del trasporto ferroviario passeggeri fondato sulla combinazione tra Servizi Regionali Veloci e Servizi Territoriali/Metropolitani cadenzati (obiettivo 30') ciz zazione ed in cremento selettivo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria funzionali e coerenti con mentazion e del modello di esercizio ad ottato per il trasporto ferroviario regionale Manutenzione e valorizzazione delle lin ee ferroviarie turistich e in gestione ad ARST per incentivare le uitazioni turistiche tra la costa e le aree intem e cientamento delle tre sottoreti isolate di TPL gestite da ARST mediante l'individuazione delle linee di tervento più appropriate in relazione alles pecificità dei rispettivi bacini di traffico siva estensione dell'applicazione della tecnologia Tram -Treno dalla tratta Gottardo - Settimo San Pietro tensioni delle reti di metropolitana leggera delle Città Metropolitane di Cagliari e di Sassari e loro integrazione erente negli scenari di progetto dei rispettivi PUMS azione di linee extraurbane ecocompatibili di Bus a transito rapido (BRT) su corrido i di mobilità della rete tante regionale o a servizio di comprenso i turistici particolamente attrattivi non serviti dalla ferrovia zazione di Linee extraurban e ecocompatibili Bus a transito rapido (BRT) integrate nel modello di esercizio viario nelle fasce orarie di morbida o come rinforzi nelle fasce di punta di Linee portanti ecocompatibili di Bus a transito rapido (BRT) in aree di continu ità urbana di Linee au tomobilistiche ordinarie di TPL extraurbano d'incrocio con servizi ferroviari e linee BRT Progres siva omo geneizzazione delle caratteristiche prestazionali delle flotte del TPL automobilistico sulla base 3.13 della tipologia del servizio e della do manda da servire garantendo, in tutti i casi, l'accessibilità universale Realizzazione di sistemi infrastrutturali e tecnologici per la preferenziazione della marcia dei servizi di TPL in Velociz zazione dei collegamenti passeggeri con le isole minori e agevolazione dell'intermodalità con il TPL terrestre (infrastrutturazione dei percorsi e degli stazionamenti presso il molo) Preferenziazione degli attestamenti delle Linee BRT della rete portante regionale presso le aero stazioni Centri di mobilità principali: adeguamento, potenziamento e completamento del sistema dei nodi multimod ali 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 rinnovabili (cfr 8.6) Adozione di una visio ne multimodale nella progettazione stradale orientata a sod disfare anche le esigenze del Centri logistici trasporto collettivo, della mobilità ciclistica e della domanda di circuitazione turistica tradale in ambito regionale individuato sulla base di criteri di priorità multiobiettivo (Sicurezza, accessibilità, modalità...) condivisi con le Amministrazioni locali e gli Enti Proprietari/gestori dell'infrastruttura multimodali d'interscambio a partire da quelli della rete portante regionale portuale, aero portuale ferroviaria e Introduzion e del concetto di "Strada Intelligente" finalizzato a sup portare l'implementazion e di ITS di nuova generazio ne e di Sistemi di monitoraggio dello stato dell'infrastruttura per pianificare gli interventi di manu tenzio ne ciclica preventiva 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 condizioni di traffico sulle principali arterie stradali Implementazione di ITS e connessi interventi infrastrutturali finaliz zati ad ottimizzare l'utilizzo "a rete" della capacità stradale 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) 4.9 Implementazione di protocolli per l'interoperabilità di servizi di mobilità condivisa in ambito regionale Miglioramento delle connessioni dei porti dell'ADSP con la rete di trasporto collettivo ferroviario e stradale Gli schemi rappresentano due possibili Promo zione della diversificazione dell'offerta nel comparto crociere (Crociere convenzionali e Crociere di lusso) modalità di gestione di un centro logistico. Lo riservata ad un operatore logistico che si schema di sinistra raffigura un centro logistico occupa di tutte le attività della propria catena Sostegno allo svilu ppo della filiera GNL presso i porti dell'ADSP a favore del rifornimento del combustibile in cui ogni operatore deposita la propria merce di logistica distributiva contribuendo alla marittimo e a supporto della decarbonizzazione della modalità di trasporto stradale che poi viene stoccata, smistata e caricata su gestione del centro logistico mediante un Rilancio del porto canale di Cagliari per la fusione dei flussi di UTI tra rotte E-O e rotte N-S nel Mediterraneo altri veicoli di dimensioni minori, che canone di locazione degli spazi e dei servizi provvedono alla consegna finale. Nello schema generali utilizzati. Fasatura ottimale degli interventi potenziamento delle connessioni materiali ed immateriali "lato terra" verso i di destra è presentato invece un centro porti con gli interventi previsti dai POT e dal DSPP dell'ADSP del Mare della Sardegna Miglioramento dell'accessibilità multimodale da/per i porti turistici attraverso interventi infrastrutturali edi di mobilità (inclusa la dotazione di colonnin e di ricarica e servizi di mobilità condivisa) Rico nversione delle aree portuali e retroportu ali dismesse per attività attinenti le filiere energetica, cantieristica Implementazione di "Elettrobonus" (con obiettivi simili al Ferrobonus) per i traffici da/per i porti, anche al fine di Accessibilità e reciproco collegamento degli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia mediante la modalità Potenziamento dell'interoperabilità tra gli aeroporti di Alghero e Olbia durante la stagione estiva Ricerca di ulteriori efficien tamen ti tecnico-economici del mo dello di continuità aerea amento e ridondanza delle connessioni stradali con gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia in un a logica dale (Trasporto privato, Trasporto collettivo, Mobilità ciclistica) Ammo dernamento e potenziamento delle infrastrutture ed impianti, adeguamento dei livelli di servizio, safety e Lo schema di sinistra raffigura un Transit Point in cui una parte della piattaforma è riservata in cui operatori diversi depositano la merce che ad un singolo operatore che si è organizzato Att uazione di interventi diretti all'efficientamento tecnologico ed energetico, non ché alla riduzione degli impatti poi viene caricata su veicoli elettrici e cargo per coprire tutta la catena logistica distributiva ambientali generati dall'attività aeroportuale presso di scali di Cagliari, Olbia e Alghero bikes, che effettuano la consegna della merce gestendo in proprio il deposito, lo smistamento ai destinatari. Nello schema di destra è e la consegna della merce. 6.8 (MAAS) Creazione di Centri di mobilità MaaS presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia presentato un particolare tipo di Transit Point ompletamento della copertura della rete regionale di elisuperfici e attrez zaggio con sistemi di sicurezza a 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 Obiettivi, strategie e linee di intervento per la logistica urbana sostenibile Creazione di Centri logistici di distribuzione delle merci presso gli aeroporti in raccordo con i Piani Urbani della Logistica Sostenibile delle Città Metropolitane di Cagliari e Sassari Per conseguire gli obiettivi in tema di logistica urbana sostenibile, il PRT Sperimentazio ne dell'utilizzo di Sistemi Aeromo bili a Pilotaggio Remoto (SAPR) per il trasferimento di materiali ad elevato valore aggiunto e logistica di stributiva nelle aree interne individua due Macro - strategie: $Miglioramento\ dei\ servizi\ per\ i\ passeggeri\ di\ au\ toveicoli\ e\ i\ conducenti\ dei\ veicoli\ commerciali\ e\ mezzi\ pesanti\ in$ • M.S.1 Regolamentazione del transito e della sosta dei veicoli Promo zione della diffusion e di mez zi "a zero emis sioni" nelle attività di presa e consegna delle merci al fine di merci differenziate per settori .2 ridurre i gæ climalteranti, gli inquinanti locali e il rumo re nelle zone a maggior densità di traffico (aree portuali e della città, per massa a pieno Incentivo alla realizzazione di centri di trasferimento gomma - gomma delle merci a servizio delle aree interne in corrispondenza di nodi della viabilità extraurbana principale carico dei mezzi, per classe emissiva, per scopo; 7.4 Protocollo per lo sviluppo e l'incentivo di misure coordinate di Logistica Sostenibile in campo urbano presso le città principali M.S.2 Realizzazione di interventi infrastrutturali e/o tecnologici finalizzate a modificare l'organizzazione della fase "di Elettrificazione dell'infrastruttura Protocollo di intesa MIMS – RAS – ANAS – RFI 19/10/2022 prossimità" dell'attività di Verifica di inclusione e coerenza degli interventi con lo Schema di Piano consegna/ritiro della merce al 8.2 Decarbonizzazione del materiale rotabile (ibridi, alimentati a batteria, a idrogeno) programmatico progettuale PRT (ricognizione PRT sett.22) cliente finale. Alle due Macro strategie Progres siva decarbonizzazione delle flotte del materiale rotabile di TPL automobilistico e della Pubblica Amministrazione soprarichiamate corrispondono una pregresso serie di azioni che vengono presentate 8.4 Elettrificazione dei moli sinteticamente seguente. 8.6 Promo zione della diffusione di punti di rifornimento di vettori energetici da fonti rinnovabili sulla rete stradale essenziale regionale

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

POLI DI COMMUTAZIONE PRINCIPALI – INCIDENZA DEL TRASPORTO MERCI SUI FLUSSI DI TRAFFICO AL CORDONE DELL'AREA URBANA ssari- Trasporto Merci - Rilievo dei Flussi veicolari al Cordone dell'area Cagliari - Trasporto Merci - Rilievo dei Flussi veicolari al Cordone dell'area rbana di Sassari- 03/2021 (14 H) oana di Cagliari - 03/2021 (14 H)

Veicoli commerciali leggeri – Mezzi pesanti isolati e combinati Veicoli commerciali leggeri – Mezzi pesanti isolati e combinati

rasporto Merci: 5.909 spostamenti al cordone per l'area urbana di Olbia



Olbia rappresenta il caso più completo e flusso di mezzi pesati combinati (MPC) pari a spostamenti. Come visualizzato che ne deriva in termini di esternalità. pari a oltre 1.500 spostamenti/giorno mentre oltre 1.845 transiti; (MPC) vale poco meno di 1'100

traffico merci complessivamente più territorio urbanizzato. importante, è quello che genera il maggior

complesso di City Logistics in quanto poco meno di 900 veicoli/giorno. Tenuto al cordone stradale dell'area urbanizzata all'interno del confine individuato dal conto delle caratteristiche di questi mezzi e il sistema della viabilità extraurbana che loro impiego prevalente per spostamenti di perimetra l'area urbanizzata sono presenti medio-lungo raggio, è lecito ipotizzare che anche il porto, l'aeroporto e la principale questo traffico connesso al porto transiti anche presso il cordone esterno. Sulla base Dalle indagini sui flussi veicolari effettuate in di questa assunzione è possibile affermare corrispondenza di questo cordone è emerso che oltre l'80% del traffico di mezzi pesanti che in un giorno feriale invernale del 2021 combinati che varca il cordone di Olbia è tra ingressi e uscite si contano circa 5'900 costituito da traffico portuale con tutto ciò dall'ideogramma semplificato riportato a **La zona industriale** costituisce invece il polo sinistra la componente di traffico merci più che, considerando tutte le componenti di Dall'ideogramma riportato a sinistra si evince rilevante è quella dei Veicoli Commerciali traffico, presenta il più elevato valore di che la quota preponderante è quella dei Leggeri (3.295 transiti/giorno) equamente traffico di scambio (2.500 spostamenti). La veicoli commerciali leggeri (9.717 VCL). La distribuiti tra ingressi ed uscite. La componente largamente preponderante è quota dei mezzi pesanti isolati è pari a 3.643 componente dei mezzi pesanti isolati (MPI) è quella dei veicoli commerciali leggeri con spostamenti (MPI) mentre per la categoria dei mezzi pesanti combinati (MPC) sono stati Il **porto** fa registrare un traffico di scambio pari a 986 transiti, di cui, la componente

la componente dei mezzi pesanti combinati L'aeroporto rappresenta invece una quota residuale per tutte le componenti di traffico La contemporaneità dei rilievi al cordone con Tenuto conto di questi contributi è possibile quelli presso le sezioni della viabilità di affermare che, nel caso di Olbia, il traffico accesso ai tre grandi attrattori (porto, merci imputabile ad attività di logistica aeroporto, zona produttiva) consente di urbana delle merci propriamente detta è effettuare le considerazioni di seguito costituito da una componente trascurabile di MPC, da una significativa quota dei MPI (XX% il ché consente di effettuare due Il porto, pur non costituendo il generatore di e dei VCL (YY%) che varcano il cordone del Il porto di Cagliari esercita un potere

logistico in cui una parte della piattaforma è

I Istituzione di Zone a basso livello di emissioni (Low Emission

Aree City Logistics (ACL) intese come incubatori di azioni

ZTLM ZTL Merci (ZTLM) nella città compatta (regolamentazione dei

Fasce orarie di consegna differenziate per veicoli a "emissioni

comuni appartenenti ad uno stesso comprensorio

Introduzione videosorveglianza e prenotabilità delle piazzole

ealizzazione di una rete di Locker pubblici

Consegna/ritiro notturna delle merci

delle merci (CDU)

di carico/scarico

nell'immagine

flussi di veicoli merci di attraversamento e scambio)

innovative di logistica urbana sostenibile a corona del Centro

Reversibilità dei parcheggi auto a pagamento. Utilizzo di posti

Armonizzazione degli orari di Consegna/ritiro delle merci tra i

Realizzazione di Centri Logistici per la distribuzione Urbana

Diffusione Servizi di Cargo bikes/quadricicli elettrici con attrezzaggio di relativi Spazi Logistici di Prossimità (SLP)

auto a pagamento in fasce fuori orario di funzionamento per le

Zone -LEZ) nei Centri storici

cordone per l'area urbana di Cagliari

prevalente è quella relativa ai mezzi pesanti

combinati (565 MPC). Si evidenzia come, in

attrattore sulla domanda di scambio con il

di introdurre un sistema di gestione efficace

per il Trasporto delle Merci e della Logistica,

sviluppando in modo organico e funzionale

soluzioni improntate su sicurezza, efficienza

Sistemi ITS – Centro di monitoraggio e controllo del traffico regionale

Gli ITS intervengono nelle interazioni tra le regolazione.

differenti componenti del sistema attraverso

diversi sistemi di informazione e di

CENTRO DI MONITORAGGIO E

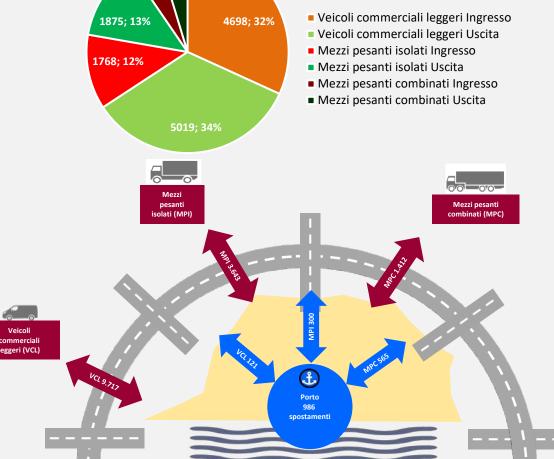
CONTROLLO REGIONALE

ITS Sistemi ITS – Controllo dinamico del traffico stradale (Centro di monitoraggio)

Trasporto, ovvero di sistemi fondati Trasporto Merci e della Logistica, integrato e

sull'interazione tra informatica, armonizzato con la rete del trasporto privato,

telecomunicazioni e multimedialità, permette è principalmente orientato alla funzione di



Nel caso di Cagliari, la localizzazione esterna dell'aeroporto e delle principali aree industriali, circoscrive i temi connessi alla City delle attività produttive presenti in Logistics alla combinazione delle attività Regione è concentrato nel bacino di connesse alla distribuzione delle merci in influenza «esclusiva» del porto di Cagliari; campo urbano con quelle del porto. l'area urbana di Cagliari per le sue Complessivamente il traffico merci rilevato dimensioni e la varietà di attività che vi in fase di indagine dei flussi in sono insediate, determina un traffico corrispondenza del perimetro della viabilità merci composito e di dimensioni tali città. Infatti l'aeroporto di Alghero e il porto (13.800) da giustificare un'azione di di Porto Torres sono in posizione ininfluente extraurbana è pari a poco meno di **14'800 spostamenti** che costituisce il massimo pianificazione della logistica urbana (Piano valore rilevato nei tre casi considerati. Urbano della Logistica Sostenibile)

continente nettamente inferiore rispetto Nel caso di Sassari, il cordone stradale un'azione di pianificazione della logistica al porto di Olbia dato, questo, ancor più individuato per il rilievo di traffico isola di urbana (Piano Urbano della Logistica accentuato se si considera che oltre il 30% fatto l'area urbana dagli altri Sostenibile) generatori/attrattori di traffico merci. Ciò al cordone dell'area urbanizzata ad attività di

/eicoli commerciali leggeri – Mezzi pesanti isolati e combinati

cordone per l'area urbana di Sassari

Veicoli commerciali leggeri Ingresso

Veicoli commerciali leggeri Uscita

Mezzi pesanti isolati Ingresso

Mezzi pesanti combinati Ingresso

■ Mezzi pesanti combinati Uscita

Mezzi pesanti isolati Uscita

connessi ad attività/residenze localizzate in rispetto al traffico che interessa l'abitato di Sassari se non per quello di transito da/per il porto che si svolge sulla SS.131 la quale è parte integrante del cordone stradale considerato per le analisi. Il traffico merci rilevato in fase di indagine cordonale ammonta a circa 11'000 **spostamenti** di scambio. Come visualizzato nell'ideogramma, la componente preponderante è quella dei veicoli commerciali leggeri (VCL) con 6'612 transiti seguita da quella dei mezzi pesanti isolati (MPI) con 2'796 transiti mentre per la classe combinati (MPC) sono stati registrano 1.643

Come osservato nel caso di Cagliari, anche per Sassari le dimensioni dell'area urbana e la varietà di attività che vi sono insediate, determina un traffico merci composito e di dimensioni tali (11.000) da giustificare

Sistemi ITS – Controllo dinamico del traffico stradale (Corsia dinamica)

La gestione dinamica delle corsie stradali consiste nella regolazione adattativa della circolazione sulle diverse corsie di una in modo dinamico, garantendo la riduzione carreggiata in funzione delle condizioni di della congestione nelle ore di punta, senza traffico rilevate, con l'obiettivo di aumentare ricorrere a costosi interventi infrastrutturali la capacità della strada limitando gli interventi che sarebbero richiesti per la realizzazione di infrastrutturali che sarebbero richiesti per la una nuova corsia. realizzazione di una nuova corsia. La regolazione viene attuata da un centro di traffico (flusso, velocità e densità) rilevati dal strategie di regolazione predefinite e una pannelli a messaggio variabile che indicano la volta verificate le condizioni di sicurezza sulle disponibilità d'uso della corsia e la velocità

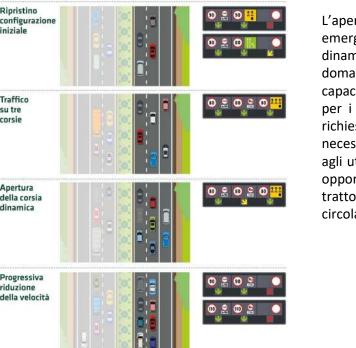
corsie, trasmette al sistema di informazione massima consentita. con pannelli a pittogrammi variabili le condizioni d'uso delle diverse corsie. A seguito di numerose esperienze all'estero, il loro uso è stato recentemente introdotto in Italia (tangenziale di Mestre e Autostrada A14 tra le stazioni di Borgo Panigale e Bologna San Lazzaro), usando la corsia di emergenza opportunamente adattata come regolare

corsia di marcia nelle condizioni di maggiore L'apertura al traffico della corsia di emergenza per la marcia può essere attivata dinamicamente quando viene rilevata una domanda di traffico che approssima la capacità della strada, o ad orari prefissati per i colli di bottiglia ricorrenti, o ad una richiesta manuale qualora ne sia ravvisata la necessità da un operatore, ed è segnalata agli utenti da pannelli a messaggio variabile opportunamente distanziati tra loro nel tratto soggetto a queste discipline di Polo di commutazione appartenente alla Rete TEN-T CORE

L'applicazione di Sistemi Intelligenti di La funzione degli ITS per il comparto del Corsia dinamica

traffico e come corsia di emergenza nel resto È così possibile **adeguare la capacità** dell'infrastruttura alle condizioni del traffico La gestione di un tronco stradale con utilizzo dinamico della corsia di emergenza richiede

tecnologiche per il monitoraggio del traffico e per l'informazione all'utenza mediante



Corsia Dinamica fra Trento e Rovereto – Autostrada del Brennero A22

Immagine 1 Immagine 2

Immagine 1: Centro Logistico Urbano «La Veloce» Vicenza

Box per deposito biciclette in stazione Comune di Mantova

• Immagine 2: Flotte ecocompatibili per la consegna merci nelle Zone a Basse Emissioni inquinanti (LEZ) Comune di Parma • *Immagine 3*: Piazzole di carico-scarico merci prenotabili Comune • Immagine 4: Armadietti per il ritiro della merce combinati con

Immagine 5: Armadietto per il ritiro della merce (Locker Poste Immagine 6: Cargo bike (Corriere DHL)





finalizzata a un utilizzo efficiente delle risorse. Tra questi obiettivi, due sono indirizzati entro il 2030", con la prospettiva di eliminarli entro il 2050, e "realizzare un sistema logistico a emissioni zero entro il 2030 nelle principali città". La conferenza sul clima di Parigi del 2015, primo accordo mondiale sul clima, ha riconosciuto l'importanza di riformare il settore logistico commerciali concentrati su aree relativamente piccole, motivo per cui il PRT inquadra il nei propri obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra, rendendo "i flussi finanziari coerenti con trasporto delle merci e la logistica in una visione di sistema con le altre modalità di trasporto, al un percorso verso basse emissioni e uno sviluppo resiliente ai cambiamenti climatici". fine di porre le basi per un'azione coordinata con le principali città della regione per affrontare la pianificazione del traporto delle merci nelle sue diverse componenti che in queste realtà si

Il PRT individua quattro obiettivi fondamentali nel campo della logistica distributiva in campo

l'ottimizzazione del trasporto e delle attività di consegna/ritiro delle merci.

creazione di servizi innovativi di logistica distributiva.

Punti di interesse

Stazione ferroviaria

Aeroporto Comprehensive

Comuni a rischio di marginalizzazione

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

Rotte marittime Rete TEN-T CORE / continuità territoriale

Rete stradale "Essenziale" di interesse regionale -

Tratta ARST - Trasporto Pubblico Locale a semplice binario

Velocizzazione/aumento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria

Linee invarianti - BRT su corrido di mobilità della rete portante regionale o a servizi

di comprensori turistici particolarmente attrattivi non serviti dalla ferrovia

Linee succedanee - BRT che garantisce collegamenti fino all'entrata in funzione di

Rinnovo armamento e manutenzione straordinaria opere d'arte

di morbida o come rinforzo nelle fasce di punta

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

Tipo B, C1, C2, F1, F2, D (vedi Tavole P3.a, P3.b, P3.c, P3.d)

Rotte aeree continuità territoriale

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

Aeroporto Core

Poli di commutazione

Polo territoriale

Tipo B,Tipo C/B

Tipo C2-F1

— Tipo F

— Tipo D

Rete ferroviaria

Tipo C1,Tipo F/C

Altra viabilità

Rete ciclabile regionale (PRMC)

Tratta RFI a semplice binario

Tratta RFI a doppio binario

+++++ Tratta ARST dismessa

Nuova tratta ferrovaria

Manutenzione ordinaria

Trasporto pubblico automobilistico

Rete metropolitana leggera

terventi tecnologici

Immagine 3

Elettrificazione dell'infrastruttura

Tratta RFI a doppio binario - progetto

Tratta ARST - Turistica a semplice binario

PFTE Prolungamento ferroviario Nuoro-Olbia

Decarbonizzazione del materiale rotabile

Tratta esistente metropolitana leggera

tramite mobilità condivisa

Smart Road su rete Essenziale Regionale

Sistemi di monitoraggio e gestione del traffico

Gestione dinamica della capacità della rete stradale

Nuova tratta metropolitana leggera

Rete stradale

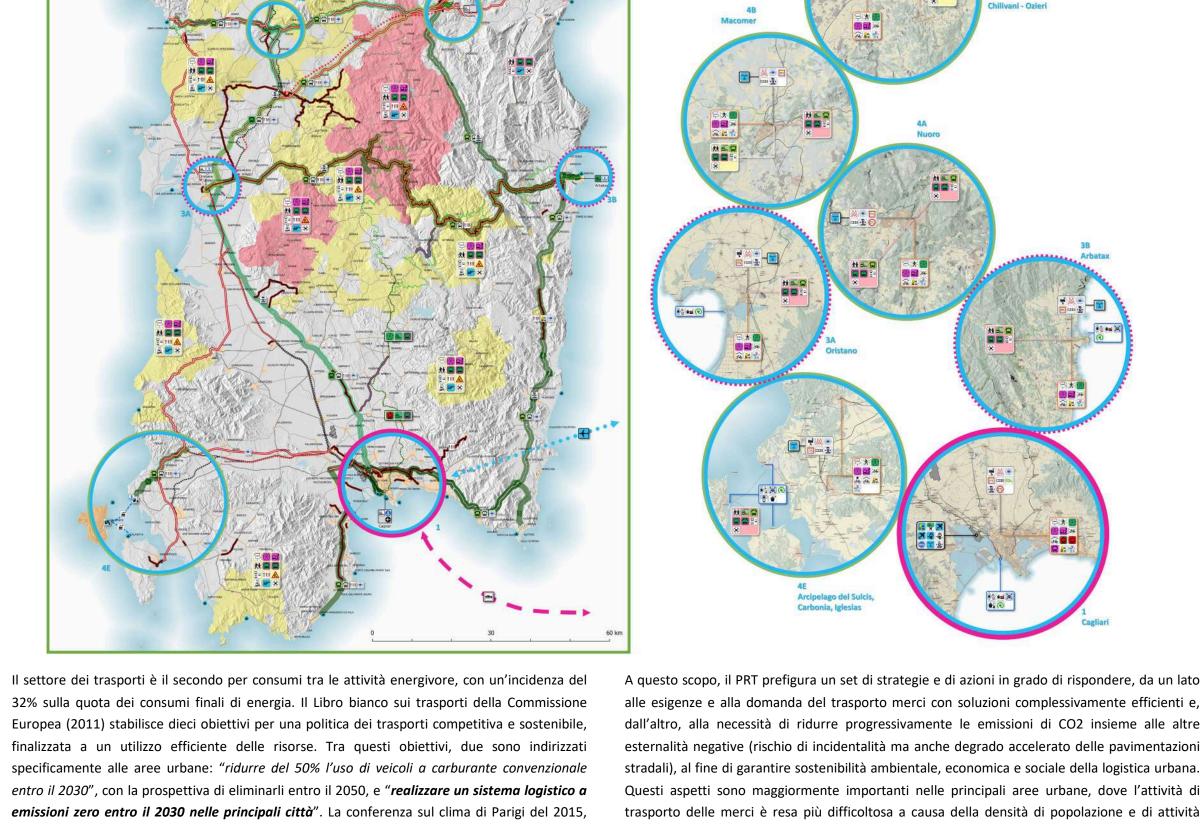
Il Piano, relativamente alle azioni da intraprendere, propone un approccio improntato ad un Contribuire alla tutela del clima riducendo le emissioni di gas serra (CO2) attraverso la sano realismo che prende le mosse dagli aspetti peculiari che caratterizzano il settore della riduzione delle percorrenze a vuoto e la decarbonizzazione delle flotte; logistica e che vanno assunti alla stregua di veri e propri vincoli: Ridurre il contributo alla congestione stradale del trasporto delle merci attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture stradali e della loro capacità in campo • i servizi di logistica, a differenza dei servizi di trasporto passeggeri (trasporto pubblico) che urbano concependo queste infrastrutture come uno spazio condiviso con le altre sono di iniziativa pubblica, sono concepiti e prodotti su iniziativa privata;

componenti del traffico stradale (traffico privato e collettivo). Questo obiettivo si riferisce • la definizione del ruolo e delle esigenze della logistica devono essere sempre ricondotti sia alla viabilità di scorrimento, e quindi alla riduzione dell'apporto alla congestione da nell'ambito, più generale, della pianificazione della mobilità e dei trasporti di mano parte del traffico merci, sia alla sosta dei veicoli merci all'interno del tessuto urbano. Si pubblica (PUMS e relativa normativa di settore sovraordinata); propone sostanzialmente un approccio di sistema tra il trasporto delle merci, il trasporto

sovrappongono dando luogo ad evidenti criticità.

nell'individuazione dei target da raggiungere e dei relativi indicatori di monitoraggio è privato e il trasporto collettivo non ragionando, quindi, solamente sulle necessità del necessario considerare "ceteris paribus" la sostenibilità economica, ambientale e sociale settore merci ma tenendo anche in considerazione le esigenze delle altre utenze stradali; degli interventi. Ridurre la parcellizzazione (sprawl) delle attività logistiche premiando l'aggregazione e

 un approccio improntato alla partecipazione e partnership tra attori pubblici e privati è imprescindibile al fine di evitare che le soluzioni proposte trovino "resistenza" da parte Incentivare lo sviluppo del mercato della logistica con particolare riferimento alla degli operatori logistici, in quanto interpretate come soluzioni «calate dall'alto».



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Schema di Piano

TAVOLA P.03.c.2

Viabilità, trasporto merci e logistica urbana sostenibile

Data emissione: luglio 2025 Scala: 1:350.000

Linee di rinforzo - BRT integrato nel modello di esercizio ferroviario nelle fasce orarie **REDAZIONE**

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

