



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Piano regionale dei Trasporti

Approvazione definitiva

Cagliari, 27 novembre 2008

Il Piano regionale dei Trasporti

- Il PRT, Piano Regionale dei Trasporti è lo strumento di pianificazione di medio-lungo termine della politica dei trasporti della Regione Sardegna
- Costituisce il riferimento strategico per l'individuazione degli interventi di natura infrastrutturale, gestionale ed istituzionale, finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti regionali
- Il PRT ha come presupposto il riconoscere la corretta dimensione strategica ed economica che il settore dei trasporti svolge nel quadro delle politiche di sviluppo economico, sociale ed ambientale dell'intero territorio regionale
 - La Regione, a riguardo, assume il ruolo di responsabilità diretta nella pianificazione e nella gestione operativa e finanziaria delle componenti infrastrutturali, organizzative e regolamentari del sistema dei trasporti, alla luce della riforma attuata dalla legge regionale n.21/05 e delle Norme di attuazione dello Statuto

La logica dello strumento



I riferimenti programmatori

– Nazionale

- La coerenza con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti (2001) consente di ritrovare piena sintonia anche con gli altri documenti programmatori che fanno riferimento al Quadro Comunitario di Sostegno FSE 2007-2013 e al quadro strategico delineato dagli ultimi APQ Viabilità e Mobilità stipulati

– Regionale

- Gli obiettivi contenuti nel PRT sono in linea con la pianificazione strategica complessiva
 - Documento Strategico Regionale 2007-2013
 - PRS Programma regionale di sviluppo 2007-2009
 - POR Sardegna FESR 2007-2013
 - Piano Paesaggistico Regionale
 - Piano Regionale di Sviluppo Turistico sostenibile
 - Piano Energetico
 - Piano dei Servizi Sociali

L'articolazione del documento

- Stato di Fatto
 - Analisi della situazione generale delle diverse componenti del sistema dei trasporti: aereo, marittimo, viario, ferroviario e trasporto pubblico locale
 - L'analisi svolta è supportata da una ampia raccolta di dati, che sono sistematizzati e standardizzati per costituire la base del database regionale sulla mobilità
- Scenari futuri
 - Sviluppo di ipotesi con relativi interventi per modalità
 - Confronto tra una ipotesi di non intervento (capitalizzazione solo degli interventi in corso) e di una di intervento (individuazione di ulteriori interventi per aumentare nel suo complesso l'offerta di trasporto)
- Rapporto di sintesi
 - Riassume nell'insieme e per modalità i contenuti del Piano

Gli obiettivi del PRT

- Garantire il diritto universale alla mobilità delle persone e delle merci sulle relazioni sia interregionali (Sardegna/Continente/Mondo) che intraregionali
- Assicurare elevati livelli di accessibilità per conseguire ricadute
 - di natura economica (migliorare la competitività delle imprese)
 - di natura territoriale (attrattività insediativa, riequilibrio verso l'interno, integrazione aree interne e versante costiero)
 - di natura sociale (coesione, superamento dell'isolamento geografico dovuto all'insularità e dello spopolamento delle aree interne)
- Rendere più accessibile il sistema a tutte le categorie fisiche e sociali, ed in particolare alle fasce più deboli e marginali in qualsiasi parte del territorio siano localizzate
- Assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema

Gli obiettivi del PRT

- Assicurare lo sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti
 - Riduzione del consumo energetico e delle emissioni inquinanti in coerenza con il Piano energetico ambientale regionale
 - Riduzione dell'impatti sul territorio specie in quei contesti di particolare pregio, paesistico ed ambientale e storico - architettonico (aree costiere e aree montane interne) previsto nel Piano Paesaggistico Regionale e nel Piano Regionale del Turismo Sostenibile
 - Contribuire a governare le trasformazioni legate ai riassetti territoriale, intervenendo, in combinazione con altre iniziative, sui fenomeni di migrazione insediativa
 - spopolamento aree interne
 - deurbanizzazione delle due concentrazioni urbane di Cagliari e Sassari verso aree esterne economicamente ed ambientalmente più appetibili

Le linee guida della strategia nel Settore Aereo

- L'adozione, a partire dalla fine del 2004, di una precisa politica regionale di promozione degli scali isolani, ha consentito di sviluppare in modo sostanziale le relazioni della Sardegna con il resto dell'Europa, con un numero considerevole di nuovi collegamenti e servizi, specie low cost. Il PRT ribadisce l'importanza di questa politica riguardo l'ulteriore espansione della rete dei collegamenti internazionali, con servizi presenti durante tutto l'anno
- Per quanto riguarda i servizi di linea nazionali, il PRT ribadisce la necessità per la Sardegna di avvalersi delle opportunità previste dalla normativa europea (Regolamento CE 2408/92) al fine di garantire un servizio offerto in termini di continuità, regolarità, capacità e tariffazione in linea con gli obiettivi di continuità territoriale voluti, e con quanto definitivamente affermato dalla Decisione CE n. 1712 del 27.04.2007
- Lo sviluppo degli aeroporti regionali è fortemente connesso alla sua capacità endogena di fare "sistema". Il PRT propone la costituzione di una organizzazione regionale comune del complesso degli scali regionali aperti al traffico commerciale con il ruolo di attivare ogni tipo di sinergia e di razionalizzazione tra le società di gestione degli aeroporti (azioni di marketing, costi e servizi comuni etc.)

Il Settore Aereo

Interventi infrastrutturali

- La struttura del sistema aeroportuale sardo è ormai consolidata ed in grado di affrontare con gli interventi già programmati e in corso, lo sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio. L'attuale capacità disponibile consente di soddisfare circa 10 milioni di passeggeri, pari circa al doppio della domanda attuale (oltre 5.700.000 passeggeri nel 2007)
- Gli interventi di sviluppo dei collegamenti aerei porterà a circa 7.000.000 i passeggeri previsti per il 2009
- Il settore, invece, dove occorrerà intervenire riguarda l'accessibilità al territorio e l'integrazione fisica e funzionale degli aeroporti; è indispensabile collegarli tra loro ed integrarli con il resto del territorio in modo rapido ed efficiente non solo per massimizzare la loro accessibilità, ma anche per completare funzionalmente, in una logica di rete, l'intero servizio di linea Sardegna - Continente.
 - Gli interventi programmati riguardano il collegamento dell'aeroporto di Elmas con la linea ferroviaria Cagliari - Decimo, attraverso la realizzazione di una fermata e di un tappeto mobile di collegamento pedonale con l'aerostazione, e il collegamento della linea FdS Sassari - Alghero con l'aeroporto di Alghero
 - Nel lungo periodo, il risultato finale è quello di realizzare l'integrazione ferroviaria tra i tre principali aeroporti, Cagliari, Alghero e Olbia

Il Settore Aereo

Una strategia comune che agisce su una focalizzazione condivisa di “ruolo” per ogni aeroporto regionale

- **L'aeroporto di Cagliari**, una volta consolidata la crescita dei suoi traffici, potrebbe evolvere la sua connotazione nella direzione di aeroporto per traffico business e turistico non soggetto a stagionalità, offrendo una gamma di servizi di qualità e di spazi sempre più pregiati di interesse di una domanda qualificata. Resta naturalmente preminente lo sviluppo del traffico low cost, con l'obiettivo di completare l'offerta di servizi e sfruttare al meglio le potenzialità ancora inesprese
- **L'aeroporto di Alghero** potrebbe continuare ad accrescere i suoi volumi di traffico con le compagnie low cost, le quali ancora di più potrebbero potenziare i propri collegamenti, sviluppando traffico anche per le rotte nazionali secondarie. Questo aeroporto potrebbe, inoltre, guardare con interesse all'area della penisola iberica, che presenta anche una certa affinità culturale con la tradizione catalana in Sardegna, consolidando così i tentativi di destagionalizzazione dei traffici, puntando su una domanda turistica di tipo culturale
- **L'aeroporto di Olbia**, caratterizzato da elevatissima stagionalità, potrebbe puntare, oltre che sul traffico nazionale, su un network di compagnie low cost ancora più differenziato, estendendo i collegamenti point-to-point verso le regioni del nord-est europeo, che rappresentano la nuova frontiera di espansione del turismo d'élite
- **Lo scalo di Tortoli – Arbatax**, una volta terminato l'adeguamento strutturale dovrà operare per tutto l'anno, attraendo vettori minori che operino su collegamenti nazionali verso i principali scali. L'aeroporto potrebbe così divenire la vera opportunità di sviluppo per l'Ogliastra
- **Lo scalo di Oristano - Fenosu**, dovrà può svilupparsi sia come scalo merci che passeggeri in considerazione della sua collocazione geografica baricentrica



Il Settore Aereo

La “*continuità territoriale*” aerea

- la Decisione n°1712 della Commissione Europea

Una data storica nella vicenda della Continuità Territoriale Aerea della Sardegna è il 27 aprile 2007, quando la Commissione Europea, con la Decisione n. 1712, ha approvato il regime di oneri di servizio pubblico sulle rotte che collegano l'isola con le principali destinazioni nazionali. Viene così sancito il diritto dei sardi di usufruire di un regime di trasporto speciale al fine di garantire, attraverso collegamenti regolari e a tariffe accessibili, la necessaria continuità con il resto della penisola

- Tariffe

la continuità territoriale è stata ripensata offrendo ai residenti sardi una tariffa agevolata massima e lasciando invece al libero mercato la determinazione della tariffa non agevolata, favorendo il traffico da e per la Sardegna senza limitare le politiche commerciali dei vettori operanti. La tariffa non agevolata media è tuttavia sottoposta a controllo trimestrale da parte degli organi competenti, al fine di verificare il rispetto della griglia tariffaria presentata al momento dell'accettazione degli oneri stessi

Il Settore Aereo

La “continuità territoriale” aerea

- Offerta di servizi
 - è stata incrementata l’accessibilità a livello nazionale ed alle reti dei servizi aerei internazionali ed intercontinentali (come avvenuto anche attraverso l’apertura dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano) facendo della continuità territoriale uno strumento attivo delle politiche di sviluppo economico e produttivo
 - sono stati dimensionati servizi ad alta frequenza sinonimo di continuità e regolarità del servizio;, disponendo di una capacità di offerta superiore del 20-30% (dimensionata a un livello micro) del traffico medio registrato negli ultimi quattro anni, nei diversi periodi dell’anno, per abbattere la discontinuità dovuta alla non disponibilità di posti offerti quando richiesti e per soddisfare eventuali incrementi di domanda

Il Settore Aereo



REGIONE
AUTONOMA
DELLA SARDEGNA

27 novembre 2008

Il Piano regionale dei Trasporti

13

Il Settore Aereo



Le linee guida della strategia nel Settore Marittimo

- In un’ottica di stretta integrazione del ruolo e delle funzioni che i porti devono svolgere rispetto al trasporto merci ed a quello passeggeri, l’obiettivo del PRT si caratterizza per due aspetti, fra loro complementari:
 - riguardo alla movimentazione delle merci, i porti devono specializzarsi connotando le proprie dotazioni infrastrutturali, impiantistiche, organizzative e di servizio, su precisi target merceologici, di destinazione, di tipo di movimentazione e/o di nave. Tutto ciò in coerenza con l’obiettivo di attuare un reale sistema integrato di porti sardi che sia competitivo all’interno di un mercato mediterraneo in forte sviluppo e, contemporaneamente, possa garantire e accrescere l’accessibilità delle merci sarde verso i mercati nazionali, europei e mondiali
 - riguardo al traffico passeggeri con auto al seguito, occorre garantire che i diversi sistemi portuali regionali siano messi in condizione di accogliere in modo equilibrato, rispetto ai pesi insediativi, il flusso di domanda passeggeri Sardegna - Continente
- Lo sviluppo di questo assetto integrato di infrastrutture e funzioni deve poter disporre:
 - di una regia regionale che definisca e garantisca, in una logica di sistema, i ruoli, le competenze, le funzioni e l’organizzazione qualificata (management, promozione, formazione, informazione) delle strutture dei porti sardi
 - di infrastrutture adeguate (lato mare e lato terra)
 - di una nuova struttura di offerta di servizi di linea (passeggeri e merci)



Il Settore Marittimo

– Ruoli e funzioni dei porti sardi

- Affinamento delle “specialità” e sfruttamento della “politica” di regia comune attuabile con l’allargamento delle competenze delle due Autorità Portuali, coerentemente con lo sviluppo delle due Direzioni Marittime del Nord e del Sud Sardegna

– **Autorità Portuale del Sud Sardegna**

» Cagliari, Arbatax, Portovesme, Oristano

– **Autorità Portuale del Nord Sardegna**

» Olbia – Golfo Aranci, Porto Torres

- Il ruolo dei porti
- Arbatax
 - scalo per collegamenti Ro-Ro misti e tuttomerchi tra la Sardegna centro orientale e l’arco tirrenico centro settentrionale
 - porto industriale per la cantieristica per l’industria petrolifera
 - polo regionale della cantieristica per la nautica da diporto

Il Settore Marittimo

- Il ruolo dei porti
- Cagliari
 - di scalo passeggeri e merci ro-ro al servizio dei traffici della Sardegna meridionale
 - di polo crocieristico della Sardegna meridionale con funzioni sia di transito che di scalo *hub*
 - di scalo industriale per la cantieristica al servizio della nautica da diporto con aree attrezzate per il rimessaggio e la manutenzione delle imbarcazioni
 - di terminal *hub* del Mediterraneo occidentale per flussi container e di centro di smistamento merci, con funzioni di stoccaggio e trattamento merci, da localizzarsi sia all'interno dell'area portuale che nelle vicine ed attrezzate aree industriali
- Olbia – Golfo Aranci
 - principale scalo dell'isola per il cabotaggio dei passeggeri e quindi per le linee ro-ro miste
 - polo crocieristico della Sardegna settentrionale con funzioni sia di transito che di scalo *hub*
 - scalo merci Ro-Ro, principalmente al servizio della Sardegna del nord-est
 - Lo sviluppo di queste funzioni dovrà essere rispettoso dell'alto valore ambientale dell'area e della presenza di una diffusa molluschicoltura
- Portovesme
 - scalo merci al servizio delle industrie localizzate nel polo del Sulcis



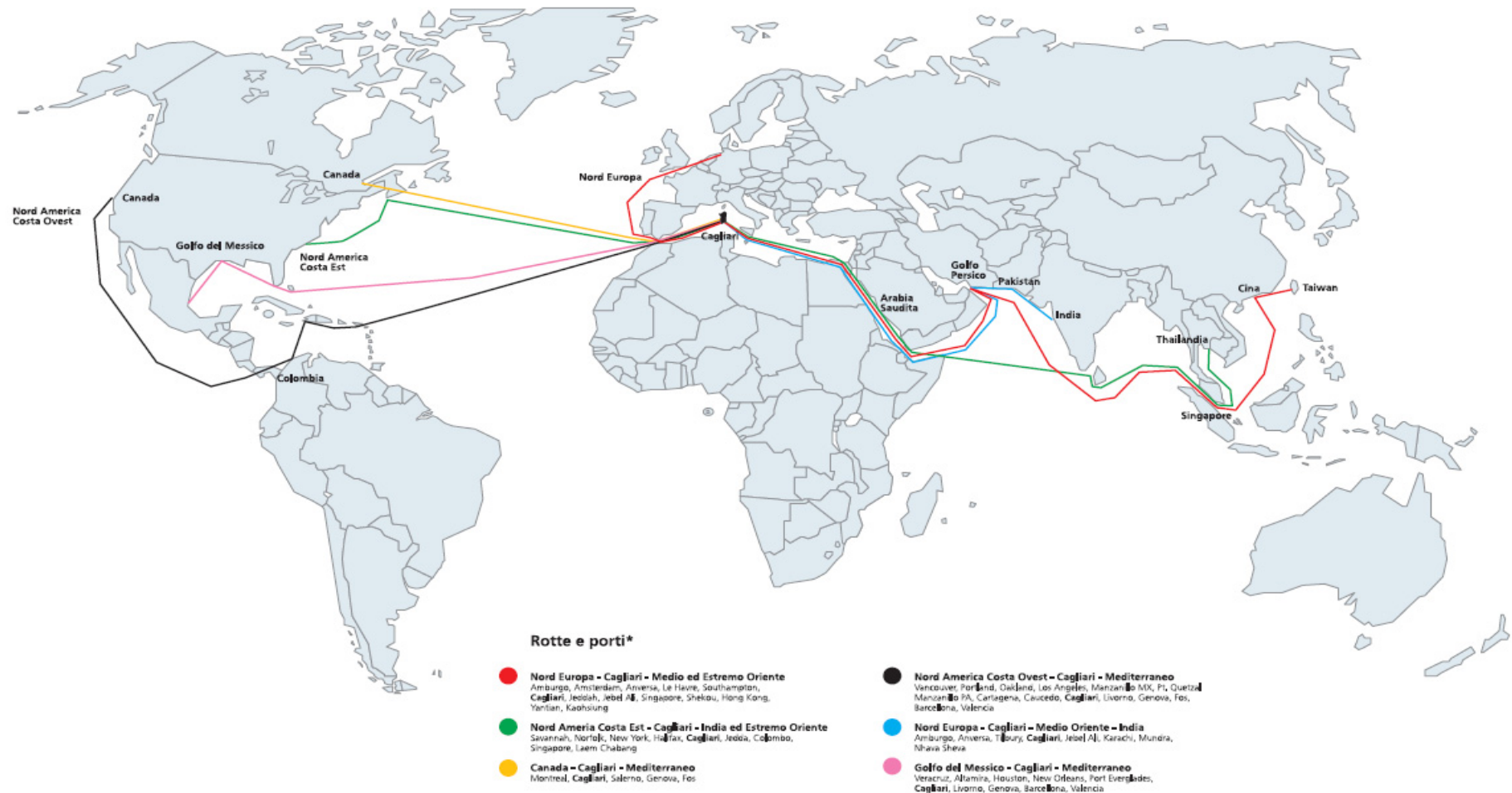
Il Settore Marittimo

- Il ruolo dei porti
- Porto Torres
 - grande piattaforma logistico industriale del centro-nord dell'Isola
 - principale scalo dell'Isola per i collegamenti Ro-Ro misti nazionali con il porto di Genova e in prospettiva futura con Civitavecchia
 - principale scalo dell'Isola per i collegamenti Ro-Ro misti internazionali con la Francia e in prospettiva futura con la Spagna
 - scalo per merci e container integrato con quelli dell'arco costiero ligure e del centro-nord della Spagna che soffrono di fenomeni di saturazione degli spazi
 - scalo al servizio delle aree industriali contigue da localizzarsi nel porto industriale nel breve periodo
 - di scalo merci attrezzato, in particolare, per il trasferimento modale gomma/ferro e per il traghettamento di carri
- Oristano
 - principale scalo regionale per la movimentazione delle merci secche alla rinfusa in forte integrazione logistica con lo scalo di Cagliari

Il Settore Marittimo

- Assetto ed organizzazione dei servizi di linea passeggeri e merci
 - La Regione è contraria alla proroga della Convenzione fra Stato e Tirrenia in scadenza nel 2008, il PRT propone i possibili scenari alternativi che si traducono nell'individuazione di un sistema di collegamenti essenziali dove solo alcuni (quelli che altrimenti non sarebbero messi in esercizio perché non remunerativi per un armatore privato e/o lo sarebbero a condizioni non praticabili per la collettività) verrebbero supportati dall'imposizione di obbligo di servizio pubblico realizzato con una gara internazionale. Gli obblighi di servizio pubblico stabiliranno per ogni linea, gli orari, la tipologia dei mezzi, gli standard di servizio e le tariffe, garantendo la convenienza all'erogazione del servizio
 - La possibilità offerta dalla nuova definizione del concetto di Autostrade del Mare, che ricomprende il cabotaggio verso le isole e le linee miste passeggeri-merci, e che consentirebbe alla Sardegna di attingere ai finanziamenti disponibili, a cui possono conseguentemente aggiungersi gli incentivi previsti dal cosiddetto Ecobonus

Il Settore Marittimo



*Alcune rotte comprendono un'arrotta in questo caso tutti i porti sono separati nell'elenco in cui sono toccati dalle navi



Le linee guida della strategia nel Settore Viario

- Completare la maglia viaria fondamentale di rilevanza nazionale e regionale, adeguandola ad uno standard di livello europeo, razionalizzando la viabilità e mitigandone l'impatto ambientale
- Ottimizzare l'accessibilità dei territori più periferici, favorendone l'interazione con le economie costiere, avviando il programma di adeguamento e completamento delle rete stradale di scala provinciale e locale, secondo un criterio "costi efficacia"
- Ottimizzare la viabilità di accesso ai nodi urbani, portuali, aeroportuali, turistici, a partire dai contesti più congestionati, al fine di ridurre l'incidentalità, inquinamento e tempi per il traffico pendolare
- Elaborare opportuni "catasti stradali" (regionale e provinciali), in cui viene definito l'inventario dello stato e della consistenza del patrimonio stradale regionale. Questa operazione consentirà alla Regione di valutare le risorse necessarie per gli interventi di miglioramento della sicurezza e quelle per la manutenzione ordinaria e straordinaria, in vista dell'ormai improcrastinabile passaggio di parte del patrimonio statale alla Regione

Le linee guida della strategia nel Settore Viario

- Riprogettare il sistema della segnaletica stradale che, nel rispetto di quanto previsto dal Codice della strada, aggiornandola ed intensificandola per una più precisa e puntuale informazione agli utenti
- Progressiva eliminazione della cartellonistica stradale, coerentemente allo sforzo compiuto di riduzione dell'impatto ambientale degli interventi infrastrutturali in corso e prospettati dal PRT

Il Settore Viario



Rete fondamentale e rete d'interesse regionale: priorità d'intervento



Le linee guida della strategia nel Settore Ferroviario

- Coerentemente con le politiche sviluppate dalla Regione Sarda dal 2004 in poi, l'ammodernamento, la ristrutturazione e la riqualificazione della rete ferroviaria del PRT sono fondate sulla scelta di attribuire al modo "ferro" la funzione primaria e strategica di connessione delle otto province in rapporto ai nodi di scambio con l'esterno. Tale funzione deve venire assolta, oltre che riqualificando i collegamenti dei rami secondari della rete, anche attraverso l'individuazione e la realizzazione di alcuni nodi-stazione per l'intermodalità ferro-gomma e il rinnovo del materiale rotabile
- Il PRT attribuisce un ruolo fondamentale, nel perseguimento di un riequilibrio modale, nelle città al completamento dei progetti di metropolitana di superficie di Cagliari e di Sassari, ottimizzandone i sistemi di coincidenza con le ferrovie e con il trasporto su gomma urbano ed extraurbano

Il Settore Ferroviario

- Le azioni previste dal PRT per lo scartamento ordinario
 - Interventi selettivi sulla infrastruttura ferroviaria RFI
 - Interventi di velocizzazione nelle principali stazioni ed eliminazione dei passaggi a livello
 - Raccordo ferroviario del porto di Porto Torres
 - Adeguamento del sistema di segnalamento sulla tratta Cagliari-Oristano per raggiungere i 180 km/h
 - Rinnovo del parco rotabile
 - Introduzione del materiale pendolante per la riduzione dei tempi di percorrenza sulle direttrici nord-sud dell'isola
 - Completamento della fornitura "Minuetto" e *restyling* di tutte le 64 carrozze MDVC Trenitalia
 - Centri intermodali e stazioni
 - Completamento e realizzazione dei centri intermodali nei principali nodi regionali di interscambio ferro-gomma e gomma-gomma

COLLEGAMENTO SU RETE RFI	Lungh. [Km]	TRENO PENDOLANTE
		Tempo [hh.mm]
Cagliari - Sassari (2 stop: a Oristano e Macomer)	252	2h 15'
Cagliari - Olbia (6stop: Oristano, Macomer, Chilivani, Oschiri, Berchidda, Monti)	277	2h 30'
Sassari - Olbia (non stop)	116	1h 15'
Cagliari - Oristano (non stop)	94	0h 40'



Il Settore Ferroviario

- Le azioni previste dal PRT per lo scartamento ridotto
 - Rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria
 - Interventi sulle tratte Macomer-Nuoro, Isili-Cagliari e Alghero-Sassari-Sorso con sostituzione dell'armamento e rettifiche di tracciato
 - Rinnovo del parco rotabile
 - Rinnovo del parco rotabile a scartamento ridotto con l'adozione del tram-treno

COLLEGAMENTO SU RETE A SCARTAMENTO RIDOTTO	Lungh. [Km]	NUOVO MATERIALE ROTABILE
		Tempo [minuti]
Cagliar – Isili	77,5	75'
Sassari - Alghero	30,1	30'
Sassari - Sorso	9,8	12'
Macomer - Nuoro	57,8	60'



Le linee guida della strategia nel settore TPL

- Il PRT assume che si dia corso a tutti i principali atti di riforma del sistema di TPL previsti dalla normativa regionale e alla regionalizzazione della Gestioni Governative, Ferrovie Meridionali Sarde e Ferrovie della Sardegna, del contratto di servizio con Trenitalia e dei collegamenti con le isole minori
- Il PRT ha individuato 9 bacini di traffico, uno coincidente con tutto il territorio regionale per i servizi di interesse regionale e gli altri otto coincidenti con i confini delle otto province. Il PRT ha, inoltre, individuato *“le aree in continuità urbana o con mobilità di caratteristiche urbane il cui territorio appartiene amministrativamente a più Comuni per cui è richiesto un progetto unitario e integrato di Trasporto Pubblico Locale”*

Il settore TPL

- Adozione del contratto di servizio con Trenitalia
- Completamento del trasferimento delle competenze dalla Stato alla Regione in materia di collegamento con le Isole minori
- Attuazione della pianificazione regionale e provinciale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale
- Rinnovo del parco rotabile su gomma
 - Arst – da settembre 2007 a marzo 2009 sostituiti 396 mezzi
 - Aziende urbane – finanziata la fornitura di circa 300 mezzi urbani
 - La realizzazione di tali interventi coprono quasi il 50% del parco rotabile su gomma circolante in Sardegna. L'adozione dello standard Euro 5 si traduce in oltre 700 Ton/anno in meno di polveri sottili e in oltre 20 Ton/anno in meno di ossido di azoto
- Estensione della bigliettazione integrata a tutto il territorio regionale, dopo la sperimentazione nell'area sassarese in corso di avviamento

Il settore TPL - ARST S.p.A.



ARST	31/12/2005	31/12/2008
<i>Bus-Km</i>	24.200.000	37.760.000
<i>Km treno</i>	0	1.167.935
<i>Nr. autobus</i>	458	898
<i>Età media autobus (riferito al solo parco ARST)</i>	9,1	2,5
<i>Nr. Dipendenti</i>	928	2.452



Il settore TPL – Il biglietto unico

- Con il progetto SINTAS, finanziato mediante risorse del PON Trasporti 2000-2006, la Regione, per la prima volta, realizza e sperimenta, nell'area pilota di Sassari, un sistema di bigliettazione che permetterà di viaggiare su tutta la rete ferro-gomma della Sardegna con un unico titolo di viaggio, facilitando, così, la mobilità dei cittadini nell'ambito dell'intera regione
 - Nella fase sperimentale il progetto prevede:
 - per l'ambito urbano di Sassari
 - » un nuovo sistema di validazione a bordo dei bus e della metropolitana
 - » un nuovo sistema di supporti per i titoli di viaggio (supporto magnetico e supporto *contactless*)
 - » avvio dell'integrazione tariffaria (metro/bus).
 - per l'ambito extraurbano del bacino di Sassari
 - » un nuovo sistema di validazione a bordo dei bus e nelle stazioni ferroviarie
 - » un nuovo sistema di supporti per i titoli di viaggio (supporto magnetico e supporto *contactless*)
- Terminata la fase sperimentale, il sistema sarà progressivamente esteso a tutto il territorio regionale
 - Tale intervento è già stato finanziato con 8 M € dalla Regione nell'ambito delle risorse POR FESR 2007-2013 intermodali nei principali nodi regionali di interscambio ferro-gomma e gomma-gomma

Il settore TPL – Il biglietto unico

– BIGLIETTO DI CORSA SEMPLICE URBANO INTEGRATO

- Il nuovo supporto **magnetico** sostituisce quello cartaceo
- È **integrato**, ossia può essere usato nei servizi urbani di Sassari (metro e bus) e di Porto Torres

– BORSELLINO ELETTRONICO

- Il supporto **contactless** (senza contatto) contiene un valore economico di 10€ o 20€ spendibile sul sistema urbano e su quello extraurbano (bus, metro e treni). All'esaurimento del credito, il borsellino può essere **ricaricato** con un nuovo credito da 10€ o 20€
- Non è personale e **può essere usato da più utenti**
- Ogni 10 corse sul sistema urbano, l'utente riceve **2 corse gratuite**.

– CARD PERSONALE

- Il supporto **contactless** (senza contatto) sostituisce gli abbonamenti cartacei
- E' **personale** e può essere usata dal solo titolare
- E' **interoperabile**, nel senso che può contenere più abbonamenti sia per il servizio urbano che extraurbano (bus, metro e treni)



L'Area Metropolitana di Cagliari e di Sassari

- Il Piano Regionale dei Trasporti ritiene indispensabile il miglioramento del sistema della mobilità interna ed esterna dei centri abitati, al fine di facilitare la mobilità, ridurre la congestione, l'inquinamento ambientale ed acustica ecc, in coerenza con quanto previsto dal QCS 2007-2013 e dal FESR 2007-2013
 - Gli interventi riguardano le aree metropolitane di Cagliari e Sassari
 - L'Area Metropolitana di Cagliari
 - Per quanto riguarda l'Area Vasta di Cagliari i due interventi finanziati Linea 1 - 1° lotto (Repubblica - Gottardo, recentemente entrata in servizio) e Linea 3 - 1° lotto (Gottardo - Policlinico, in fase di appalto) costituiscono una prima fase di attuazione di un vasto progetto, per il quale è stato stipulato, in data 23 maggio 2008, l'Accordo di Programma tra la Regione Autonoma della Sardegna, la Provincia di Cagliari e i comuni di Cagliari, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai che prevede la realizzazione entro il 2012 di un sistema di metropolitana di superficie nell'area vasta di Cagliari

L'Area Metropolitana di Cagliari



metrocagliari



REGIONE
AUTONOMA
DELLA SARDEGNA

27 novembre 2008

Il Piano regionale dei Trasporti

33

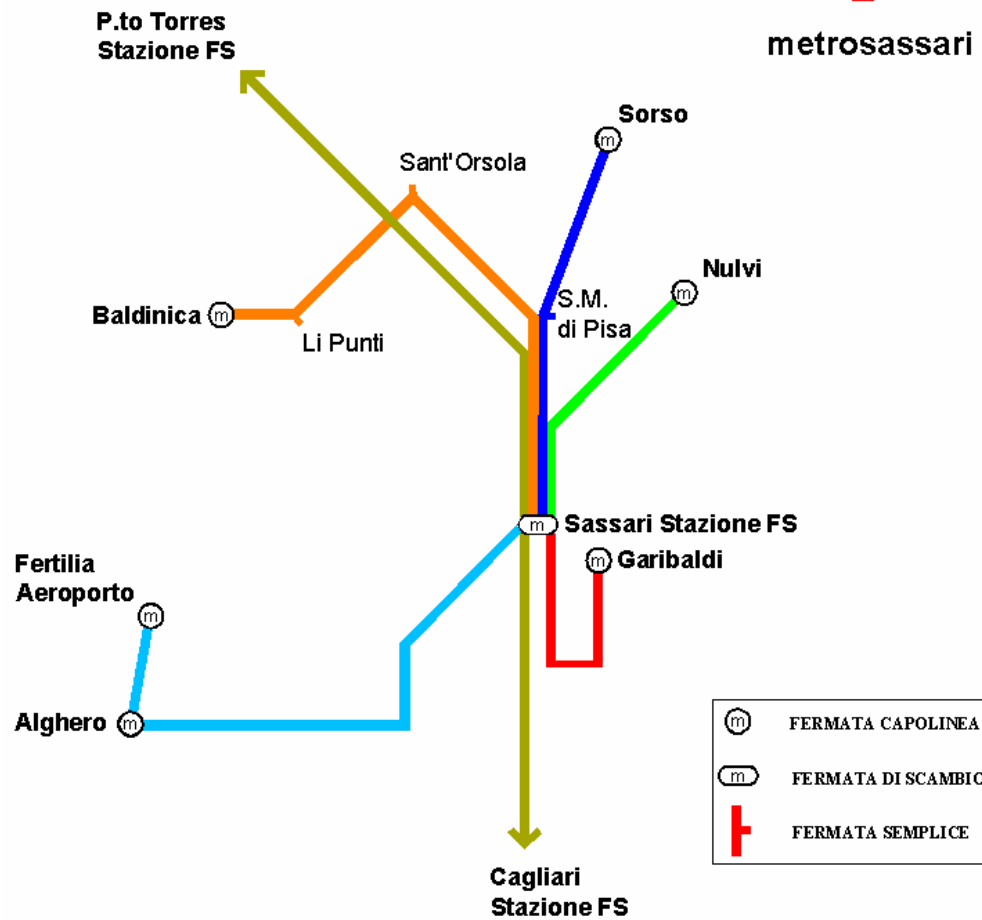
L'Area Metropolitana di Cagliari e di Sassari

- Gli interventi riguardano le aree metropolitane di Cagliari e Sassari
- L'Area Metropolitana di Sassari
 - Per quanto concerne l'area metropolitana di Sassari, la linea 1 – 1° lotto Stazione Rfi - Emiciclo Garibaldi, risulta in esercizio da ottobre 2006, e la linea 1 – 2° lotto, Stazione Rfi – Li Punti Baldinca, è stato approvato il tracciato definitivo, si sta procedendo alla elaborazione del progetto preliminare e sono in esecuzione i lavori del lotto che collega la stazione al quartiere di Santa Maria di Pisa
 - Il PRT, per l'area metropolitana di Sassari, propone un sistema ferroviario d'ambito locale di linee elettrificate e servite da moderni rotabili di tipo metrotranviario, il cui assetto generale è riportato nella scheda allegata

L'Area Metropolitana di Sassari



metrosassari



REGIONE
AUTONOMA
DELLA SARDEGNA

27 novembre 2008

Il Piano regionale dei Trasporti

35