

ALLEGATO 3

TEMA STRATEGICO

MOBILITA'

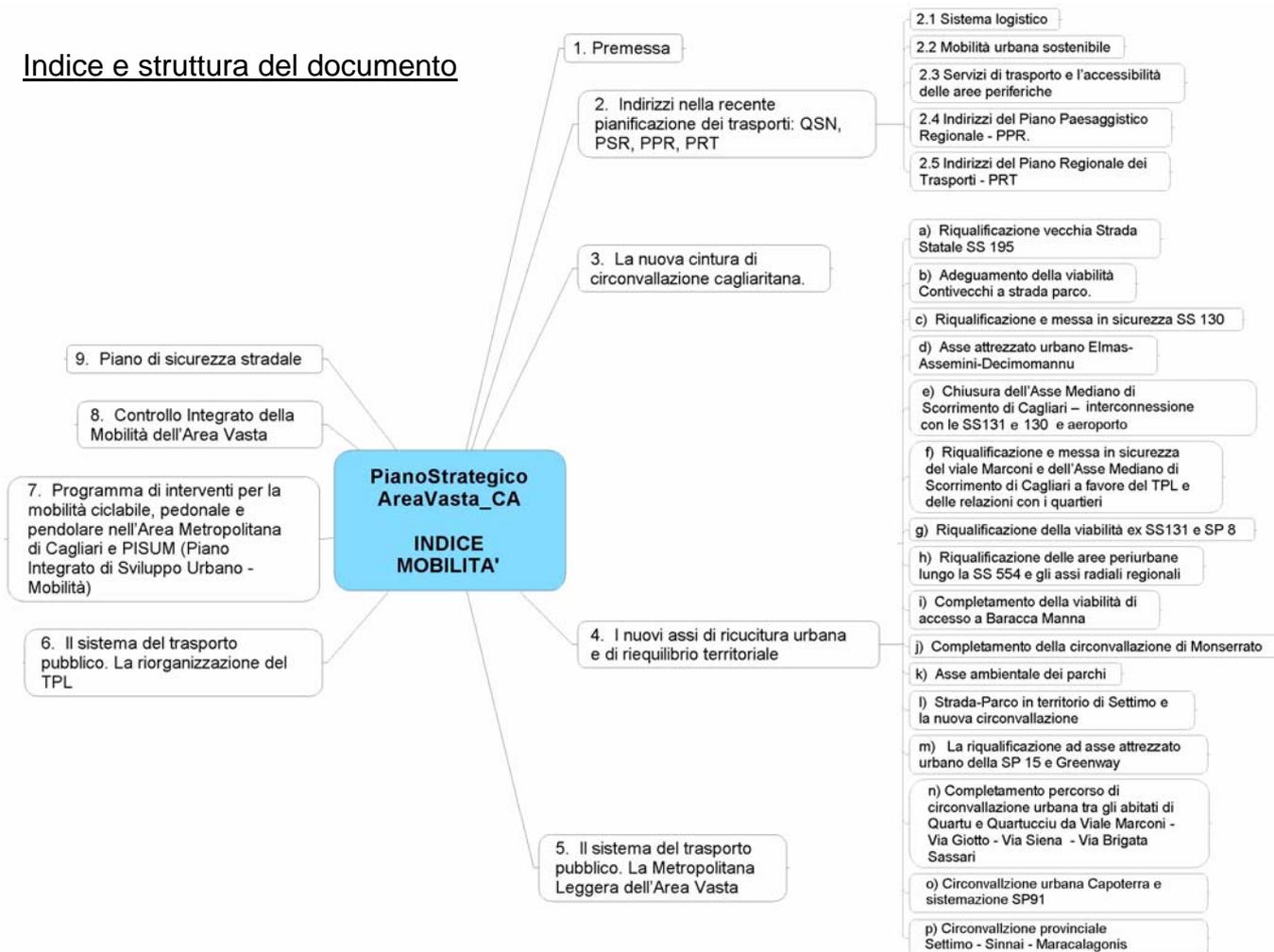
IL PIANO STRATEGICO INTERCOMUNALE DELL'AREA VASTA DI CAGLIARI

Comuni di Assemini, Capoterra, Cagliari, Decimomannu, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Pula, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Sarroch, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai, Villa San Pietro.

Tavolo Mobilità

10 settembre 2012

Indice e struttura del documento



Premessa

Il sistema dei trasporti e delle relative infrastrutture dell'area vasta di Cagliari è stato oggetto nel tempo di molteplici analisi che hanno portato alla definizione di Piani e Programmi da parte delle varie Amministrazioni. In questa sede vengono ripresi e riportati ad un quadro logico coerente, attualizzato rispetto agli interventi in atto e alle mutate condizioni del contesto e delle dinamiche insediative.

L'Area Vasta di Cagliari continuerà a pagare un grave ritardo nei trasporti e nell'organizzazione della mobilità per il prossimo decennio. La forte esigenza di muoversi si scontra con l'incompiutezza, il ritardo, il rinvio e forte sarà l'impatto della crisi economica nei prossimi anni. Grandi opere hanno avuto un'attenzione quasi esclusiva con una dotazione finanziaria regionale fortemente squilibrata a discapito di una visione d'insieme incardinata sull'uso del mezzo pubblico, sulla mobilità sostenibile, sulla ciclabilità e la pedonalità.

Spicca su tutte la questione relativa alla Strategia 6 "Infrastrutture e Reti di Servizio" del PAR - FAS 2007/2013 dove dall'analisi degli

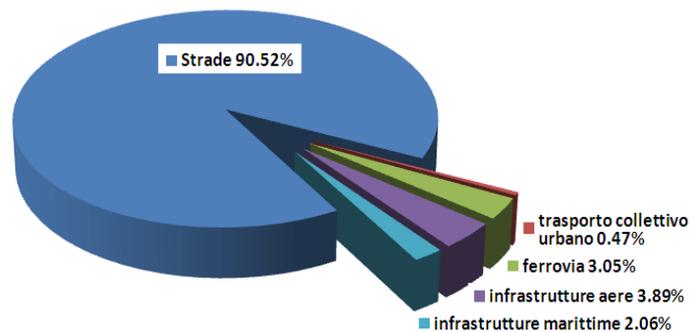
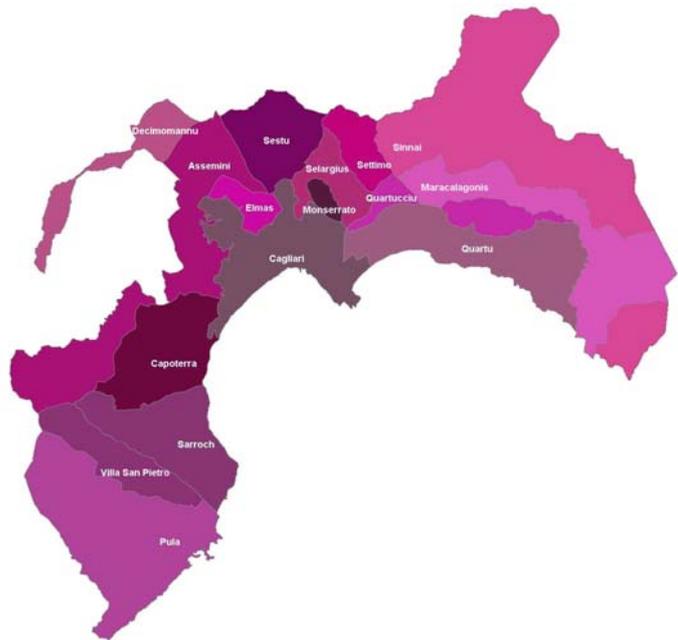
interventi indicati emerge un profondo divario sia nella distribuzione territoriale delle risorse (meno del 19% su una popolazione insediata nell'Area Vasta di Cagliari di oltre il 35%) sia tra gli obiettivi specifici del PAR e quelli ottenibili con gli interventi selezionati (le parole d'ordine del QCS quali "trasporto pubblico", "coesione sociale", "ambiente" sono state declinate dalle parole "strade", "svincoli", "assi di scorrimento").

Il dato più iniquo e gravemente lesivo delle reali esigenze dei cittadini dell'Area Vasta alla mobilità è dato dalla ripartizione delle risorse nei vari modi di trasporto. Oltre il 90.52% delle risorse interessa collegamenti stradali e solo lo 0.47% sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane, il 3.05% i collegamenti ferroviari, il 3.89% le infrastrutture per il trasporto aereo e l'2.06% quelle destinate al trasporto marittimo.

Questo quadro si scontra con gli indirizzi del Piano Strategico

Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari approvato in modo unitario dal Forum dei 16 Sindaci. Vale la pena sottolineare come la condivisione e lo spirito cooperativo ha prevalso, permettendo di superare logiche localistiche, a favore di una visione di sistema che individua la Mobilità Sostenibile come il tema più rilevante e prioritario, realizzato attraverso un asse portante di metropolitana Leggera, integrata con parcheggi di scambio, da un trasporto su gomma di adduzione su corsie preferenziali e con tariffazione unica.

Non grandi e nuove infrastrutture stradali ma ultimazione e accelerazione di quelle già avviate, concentrandosi sulla viabilità intercomunale, ricucendo le trame urbanistiche



interrotte, le relazioni tra le persone e la possibilità di muoversi con un sistema di metropolitana leggera estesa all'area vasta, integrata con gli altri modi di trasporto.

Queste sono le priorità indicate per la mobilità dal forum dei 16 Sindaci nel corso degli incontri preparatori del 2011.

L'importanza di definire un quadro consolidato di futuri interventi sui trasporti nasce dalla condizione che la loro finanziabilità è data dalla loro inclusione negli strumenti regolamentari di pianificazione settoriale e territoriale e della loro progettazione preliminare.

L'assenza di una strategia complessiva per l'area vasta è tra le principali cause dell'attuale situazione. Il Piano Regionale dei Trasporti, approvato il 21 dicembre 2008, ha posto le basi per uno schema unitario che inizia, solo ora e con fatica, ad essere perseguito nelle scelte della città di Cagliari in accordo con i comuni dell'area vasta.

La mancanza d'intese tra le diverse amministrazioni e voler risolvere le criticità in modo autonomo sono state superate in alcuni importanti Accordi di Programma sottoscritti nel 2008 per la realizzazione di rete di metropolitana leggera dell'area vasta, per la riqualificazione della ss 554 e più recentemente nel luglio 2012 con l'accordo di programma per la mobilità ciclabile.

I risultati di questi accordi sono parte integrante del Piano Strategico Intercomunale e vengono ad esso allegati.

L'analisi del sistema dei trasporti non può prescindere dagli assetti territoriali e delle politiche insediative che ne rappresentano il contesto di riferimento. Molte azioni programmate nel passato non hanno risolto le problematiche e in qualche caso ne hanno acuito la gravità. Pertanto gli obiettivi assunti alla base dell'attuale ciclo di programmazione comunitaria tendono a reindirizzare le risorse verso uno sviluppo più armonico e sostenibile. Per questo motivo vengono schematicamente illustrati nei primi paragrafi gli obiettivi e le finalità che hanno ispirato l'assetto del sistema infrastrutturale dei trasporti del Piano Strategico Intercomunale. In particolare il Quadro Strategico Nazionale (2007-2013), il Piano di Sviluppo Regionale (2010-2014), Piano Paesaggistico Regionale (2006), Piano Regionale dei Trasporti (2008).

1. Indirizzi nella recente pianificazione dei trasporti: QSN, PSR, PPR, PRT

Quadro Strategico Nazionale, Piano di Sviluppo Regionale, Piano Paesaggistico Regionale, Piano Regionale dei Trasporti

Il quadro di riferimento in materia di trasporti regionali è dato da Quadro Strategico Nazionale approvato nel 2007 che ha rappresentato lo strumento di indirizzo sulle politiche e sugli obiettivi per il ciclo di programmazione Comunitaria 2007-2013. Da questo è derivato il PSR (Piano di Sviluppo Regionali) nella sua prima definizione per il triennio 2007-2009 e l'attuale documento vigente per il periodo 2010-2014

Al loro interno vengono individuati i seguenti temi cardine in materia di trasporti:

- Reti e collegamenti per la mobilità
- Mobilità urbana sostenibile
- Logistica
- Accessibilità delle aree periferiche
- Integrazioni dei sistemi locali al loro interno e nei confronti delle reti e dei nodi logistici

Il tema dei trasporti viene affrontato nell'ambito dalla priorità 6 "Reti e collegamenti per la mobilità" ma ovvie implicazioni e sinergie sono presenti con altre priorità quali: priorità 3 "Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo"; priorità 4 "Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale; priorità 7 "Compettività dei sistemi produttivi e occupazione".

Nell'ambito della priorità 6, viene messo in evidenza come l'accessibilità del territorio è penalizzata sia dalle ridotte e inadeguate dotazioni infrastrutturali, sia, soprattutto, dall'esistenza di specifiche strozzature lungo gli assi e i collegamenti tra le differenti aree. Paradossalmente pur avendo l'area vasta di Cagliari le migliori dotazioni infrastrutturali regionali presenta le peggiori condizioni di congestione e criticità. Da questo punto di vista, per garantire i presupposti di uno sviluppo equilibrato, il territorio dell'intero ambito deve essere considerato come un unico spazio economico e di vita, sia nei confronti dei agglomerati presenti nell'area vasta ma anche nei confronti del restante territorio regionale e nazionale. In quest'area si concentra infatti un terzo della popolazione della Sardegna, sono presenti il principale polo industriale regionale e i maggiori terminali trasportistici regionali (porto, aeroporto, ferrovie) e si registrano i principali flussi di persone, merci e relazioni istituzionali.

È dunque essenziale colmare i divari fra le aree in cui si articola il territorio dell'area vasta, garantire al suo interno reti e nodi logistici funzionali allo sviluppo, in coerenza con la vocazione ambientale e turistica del territorio (più trasporto pubblico, più mare, più trasporto aereo) nel rispetto delle compatibilità ambientali, con particolare riferimento alla qualità della vita e dell'ambiente senza trascurare la necessità di massimizzare l'efficienza del suo collegamento con alcune grandi direttrici europee e Mediterranee.

Si tratta, di uniformare i processi e di migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, nonché di assicurare l'integrazione e la sinergia fra le reti dislocate alle diverse scale, da un lato, e i contesti interessati, dall'altro, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto.

Da queste considerazioni derivano gli obiettivi perseguiti nel Quadro Nazionale e nel Piano Regionale di Sviluppo.

Questi si articolano in un Obiettivo Generale e in tre obiettivi specifici; gli ambiti e le priorità di intervento qui identificati per l'Obiettivo Competitività regionale e occupazione e per l'Obiettivo Convergenza, presentano rilevanti sinergie e complementarietà con le priorità tematiche definite per l'Obiettivo Cooperazione nelle sue tre declinazioni, transfrontaliera, transnazionale e interregionale; di tali sinergie e complementarietà è necessario tenere conto nella definizione e attuazione delle strategie regionali.

In particolare, l'azione di Cooperazione territoriale è orientata a promuovere lo sviluppo di piattaforme territoriali e strategiche che valorizzino il potenziale competitivo locale, creando spazi di saldatura dei sistemi regionali e nazionali al sistema europeo ed extraeuropeo, anche rafforzando in questa prospettiva, i corridoi transeuropei e i nodi infrastrutturali contribuendo all'integrazione e al completamento delle piattaforme nazionali a sostegno dello sviluppo policentrico. In questo modo la cooperazione territoriale, concorre a garantire reti e nodi funzionali allo sviluppo, a promuovere il ruolo o il ricollocamento strategico dei porti e aeroporti e dei servizi connessi, per sviluppare nuovi segmenti di mercato per quei settori in cui il vantaggio competitivo nazionale e regionale è condizionato da carenze logistiche, a migliorare la sicurezza e a promuovere intermodalità, integrazione e sinergia tra le reti, sviluppo dei servizi e piattaforme ICT per il sistema economico e sociale.

L'obiettivo generale è dunque quello di accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo. La passata esperienza ha evidenziato che per accelerare l'attuazione dei programmi nelle aree che presentano i maggiori squilibri deve essere garantita una forte condizione di aggiuntività. Perché ciò avvenga, la politica regionale dovrebbe fondarsi su una pianificazione strategico-operativa concertata che stabilisca, in modo condiviso e trasparente le priorità, definisca tempi realistici per la progettazione e l'attuazione, li verifichi in modo continuo con il monitoraggio e la diffusione pubblica dei suoi risultati.

Naturalmente la programmazione operativa tiene conto delle risorse disponibili, dei tempi credibili di attuazione, di processi di condivisione degli interventi selezionati (in particolare

per le grandi opere territoriali) da parte delle popolazioni interessate, dando priorità ai progetti attuativi delle linee strategiche già avviati e/o programmati da completare.

Per ottenere un appropriato impatto territoriale, che possa favorire lo sviluppo dei territori, anche per le aree rurali, deve essere assicurata una visione unitaria attraverso la massima integrazione tra politiche delle reti e politiche territoriali, anche fra aree limitrofe al di là dei confini amministrativi, eventualmente attraverso meccanismi che accompagnino e stimolino l'evoluzione della programmazione di settore verso una più matura comprensione dei rapporti tra flussi e aree, ovvero tra luoghi di intreccio dei flussi e luoghi del radicamento e della sedimentazione degli effetti.

Come insegna l'esperienza del precedente ciclo di programmazione, per massimizzare l'efficacia delle strategie, va superata l'odierna netta separazione fra progettazione delle opere e valutazione della loro funzione, per disegnare contestualmente l'infrastruttura, la sua manutenzione e il servizio offerto. Nel contempo occorre tenere conto dei vincoli e delle condizioni di contesto (ambientali, sociali, tecniche, economico-finanziarie, normative e procedurali) e della sostenibilità gestionale e finanziaria, anche attraverso un opportuno processo di selezione dei progetti che privilegi indicatori e obiettivi di "efficacia logistica" (riequilibrio modale, decongestionamento delle aree metropolitane, integrazione con il sistema territoriale dei trasporti). In tale ambito, la strategia delineata contribuisce altresì a ridurre l'inquinamento, rispetto al quale le scelte operate in questo settore sono determinanti. Un efficace contributo può essere dato da un processo valutativo partenariale, che coinvolga anche le autonomie funzionali del territorio e che, senza appesantire le procedure, ponga il livello di servizio conseguibile al centro della valutazione, anche grazie all'apporto della conoscenza e delle tecnologie innovative e l'integrazione delle opere in reti di mobilità e di accessibilità estese all'intero territorio.

La strategia deve essere accompagnata da idonee politiche ordinarie che accompagnino l'attuazione dei processi di apertura alla concorrenza del settore, creando le condizioni e sostenendo, in coerenza con le normative comunitarie, la crescita di nuovi operatori per nuovi collegamenti. A questo proposito forte sarà l'impatto della liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico che passa attraverso la definizione dei servizi minimi e la riorganizzazione ed integrazione operativa tra i differenti vettori operanti sul territorio.

L'obiettivo generale sopra descritto è stato declinato in tre obiettivi specifici

2.1 Sistema logistico

Il primo obiettivo specifico è quello di contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea. La politica regionale deve concentrarsi sul rilancio della logistica per un ricollocamento strategico dei porti e aeroporti e dei servizi a essi connessi, sfruttando il potenziale di crescita insito nei traffici di merci dall'estremo oriente verso l'Europa occidentale.

Ciò anche individuando modalità utili ad estendere il modello di "autostrada del mare" ai Paesi del Mediterraneo, offrendo anche alla logistica del Mezzogiorno l'opportunità di fungere da snodo delle grandi rotte transoceaniche, con diramazioni sia verso il centro Europa che verso i grandi mercati asiatici; e assicurandosi che tale ruolo produca un'effettiva ricaduta economica e sociale sul territorio. Conseguentemente, particolare priorità va assegnata ai porti, capaci di svolgere funzioni di collegamento e di intermodalità, nell'ottica di una loro specializzazione e di completamento della maglia infrastrutturale. Gli scali portuali debbono essere convertiti in terminal, attraverso adeguati interventi infrastrutturali e tecnologici, aprendo al cabotaggio il mercato nazionale del trasporto merci. Gli scali oggetto di intervento sono identificati ricercando il massimo delle possibili sinergie con i territori (aree metropolitane e sistemi produttivi di riferimento), superando la scarsa efficienza organizzativa e la poca concentrazione del sistema portuale, che presenta valenze infrastrutturali già presenti e non pienamente sfruttate per poter competere a livello

internazionale; gli interventi prioritari sono dunque indirizzati verso modalità di gestione nuove, anche unitarie, per una nuova, sostenibile e sicura logistica multimodale, anche attraverso le potenzialità delle nuove tecnologie ICT e tenendo conto delle specializzazioni prevalenti. Devono altresì essere consolidati i risultati già conseguiti per la creazione di una rete aeroportuale del Mezzogiorno competitiva, meglio collegata con gli hub internazionali e ampliati i relativi servizi per lo sviluppo di nuovi segmenti del mercato turistico e per la creazione di rotte transnazionali di medio raggio dedicate al raccordo con i Paesi dello Spazio Economico Europeo (SEE) e del Mediterraneo. A tali azioni si accompagna il completamento della rete e degli ulteriori nodi, che deve essere perseguito con priorità per la ferrovia, i cui interventi dovranno garantire l'interoperabilità e promuovere l'efficienza interna delle singole modalità di trasporto (ad es. riduzione dei viaggi a vuoto). È importante proseguire con costanza nell'attuazione di tutti i piani di lungo termine considerando adeguatamente gli interventi già identificati da realizzare prima di definire nuovi interventi, privilegiando progetti di completamento e di efficientamento della maglia di trasporto, fermo restando che gli interventi della politica ordinaria continuano a essere concentrati su corridoi terrestri e marittimi, nodi e itinerari di livello sovra comunale e provinciale.

Occorre favorire la complementarietà dei servizi e delle dotazioni infrastrutturali al fine di ottimizzare la competitività e l'efficacia complessiva del servizio logistico offerto, prestare attenzione allo sviluppo di quegli interventi che, per migliori servizi ai cittadini, consentono ad un insieme di nodi e di "direzioni di forza" di assurgere a sistema di servizi comune, per il trasporto di merci e la logistica (con attenzione alla filiera agroalimentare, ai rifiuti industriali e le merci pericolose).

Nella definizione degli interventi, occorre prestare attenzione, anche attraverso la promozione di specifici progetti strategici di ricerca e sviluppo, agli aspetti di sostenibilità ambientale dei trasporti, di sicurezza e riduzione dei tempi di trasporto, privilegiando il ricorso a tecnologie e sistemi innovativi oltre che alla limitatezza delle risorse e ai vincoli temporali di spesa e a quelli connessi alla tempestività di realizzazione e quindi di manifestazione degli effetti attesi.

È ineluttabile la necessità di un forte rafforzamento della capacità progettuale degli enti di gestione di rete (in particolare ANAS e RFI), anche attraverso l'adozione di robusti meccanismi di selezione delle priorità, nelle quali concentrare risorse e obiettivi operativi di velocizzazione dei tempi di realizzazione, ricercando una maggiore integrazione del disegno progettuale con i vincoli della pianificazione territoriale e paesistica e di uso del territorio, accompagnando l'iter di maturazione del progetto, anticipando i momenti e risolvendo i motivi di possibili rallentamenti. Occorre anche invertire logiche distorte dove i gestori delle reti selezionano gli interventi sulla base di logiche aziendaliste che seguono la domanda piuttosto che politiche pubbliche di offerta ai cittadini. A questo si aggiunge uno sviluppo distorto, dettato non dalle priorità espresse dalle rappresentanze amministrative ma da strutture e apparati che hanno assunto ormai un'assetto di società per azioni.

L'opportunità di costruire un processo partenariale di accordo e concertazione multilaterale tra gli enti di gestione di rete, lo Stato e le Regioni, deve essere tenuta in debito conto in generale per l'identificazione comune di priorità e sequenze realizzative, per valutare gli effetti locali delle scelte e, soprattutto, per progetti di forte rilievo ed interesse intercomunale.

2.2 Mobilità urbana sostenibile

Il secondo obiettivo specifico perseguito nella programmazione 2007-2013 è quello di promuovere la mobilità urbana sostenibile, la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali e le sinergie tra i territori e i nodi logistici

Il miglioramento della rete generale di trasporto può esplicare i suoi effetti solo assicurando adeguate condizioni di servizio ai territori urbani e produttivi. Occorre quindi ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura di trasporto, in un'ottica di sostenibilità ambientale e di riduzione

della congestione e dell'incidentalità, anche attraverso un mix di politiche che indirizzino la domanda verso scelte di mobilità più efficienti e razionali. In questo contesto assume rilievo il tema dell'"ultimo miglio" e, conseguentemente, degli interventi cosiddetti "minori o complementari ivi compresi quelli finalizzati alla riduzione dell'incidentalità".

È opportuno agire con offerte innovative di modernizzazione delle infrastrutture e delle modalità del trasporto pubblico che consentano di passare, dall'attuale modello basato sulla mobilità privata su gomma, a modelli tendenzialmente più sostenibili anche sotto il profilo ambientale, senza peraltro rinunciare al policentrismo, sperimentando anche percorsi innovativi. Molto rilevante è la realizzazione/il rafforzamento, anche attraverso sistemi innovativi di infomobilità, sia sul fronte delle infrastrutture sia, soprattutto, sul fronte dei servizi, dei collegamenti tra sistemi metropolitani e con i nodi aeroportuali, anche per favorire l'accesso dei turisti al patrimonio di risorse naturali e culturali presenti nell'area vasta. Sotto questo profilo molto importante è l'esperienza in corso di potenziamento del consorzio ITS fra nato dall'accordo di programma sottoscritto tra 8 dei comuni dell'area vasta e il CTM per un complesso sistema di infomobilità che vede la gestione e controllo integrato di tutta la rete di trasporto di tutta il territorio cagliaritano.

Altrettanto rilevante appare il tema della logistica a livello locale, a servizio delle città, dei sistemi produttivi locali, con particolare riferimento alle filiere maggiormente presenti nel territorio quali la filiera culturale, turistica e agroalimentare presente sul territorio con la rete di porti turistici, crocieristici, commerciali e diportistici.

In questo quadro, occorre consolidare e rafforzare i sistemi portuali ed aeroportuali, curando la loro integrazione con i collegamenti ferroviari o di metropolitana alle aree urbane e metropolitane ed ai territori produttivi; i sistemi di controllo di qualità sul livello del servizio; il potenziamento del livello di specializzazione e integrazione dei singoli nodi, in modo strutturale e sinergico.

Le iniziative per lo sviluppo della mobilità sostenibile e della logistica nelle città e aree metropolitane, nei sistemi di città e nei sistemi rurali e del raccordo tra loro, della mobilità delle merci e delle persone, devono essere affrontati anche attraverso le potenzialità dei sistemi intelligenti (ITS) a servizio dell'utenza (fra i quali, ad es. i sistemi innovativi di tariffazione integrata, sistemi di infomobilità e utilizzo delle potenzialità dei navigatori satellitari), in un processo di trasformazione delle politiche di rete intraregionali in politiche di servizi. Particolare attenzione deve essere riservata al coordinamento degli orari dei servizi puntuali (scuola, sanità, ecc.) e servizi di trasporto e, con attenzione alla sostenibilità, ambientale e economica, alle modalità innovative promuovendo forme di mobilità eco-sostenibili in ambito urbano (trasporti pubblici, piste ciclabili, parcheggi di scambio, car-sharing, piani della mobilità, reti di distribuzione di carburanti alternativi).

2.3 Servizi di trasporto e l'accessibilità delle aree periferiche

Il terzo obiettivo specifico è quello di migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e favorire l'accessibilità agli insediamenti più periferici con forme di trasporto sostenibili e una più forte attenzione al miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Ciò deve avere come obiettivo di un effettivo riequilibrio modale e sostenere uno sviluppo equilibrato. L'esperienza indica che vanno rafforzati i processi di apertura alla concorrenza del settore locale e regionale (trasporto pubblico locale), creando le condizioni e sostenendo, in coerenza con le normative comunitarie, la crescita di nuovi operatori per nuovi collegamenti. Di conseguenza la politica ordinaria deve attuare il processo di riforma già avviato con opportune azioni normative (es. nei campi delle restrizioni e della tassazione).

L'intervento di una politica unitaria dell'area vasta deve, al contempo, sostenere l'ottimizzazione dell'utilizzo della infrastruttura di trasporto, riequilibrando la domanda verso mobilità più efficienti e razionali, sfruttando le tecnologie ICT per azioni che spaziano da una migliore diffusione dell'informazione, agli incentivi, alle regole di comportamento. Condizione perché ciò possa avvenire è il completamento del processo di pianificazione in attuazione di

quanto previsto dal D.lgs. n° 422/1997 e successive modifiche e integrazioni. Le azioni saranno quindi identificate a partire dall'analisi dei fabbisogni del settore, tenendo conto del principio di non discriminazione, pianificando i passi del processo e definendo le relative risorse. Particolare attenzione va attribuita all'accesso ai servizi essenziali della sanità e dell'istruzione (inclusi gli asili nido).

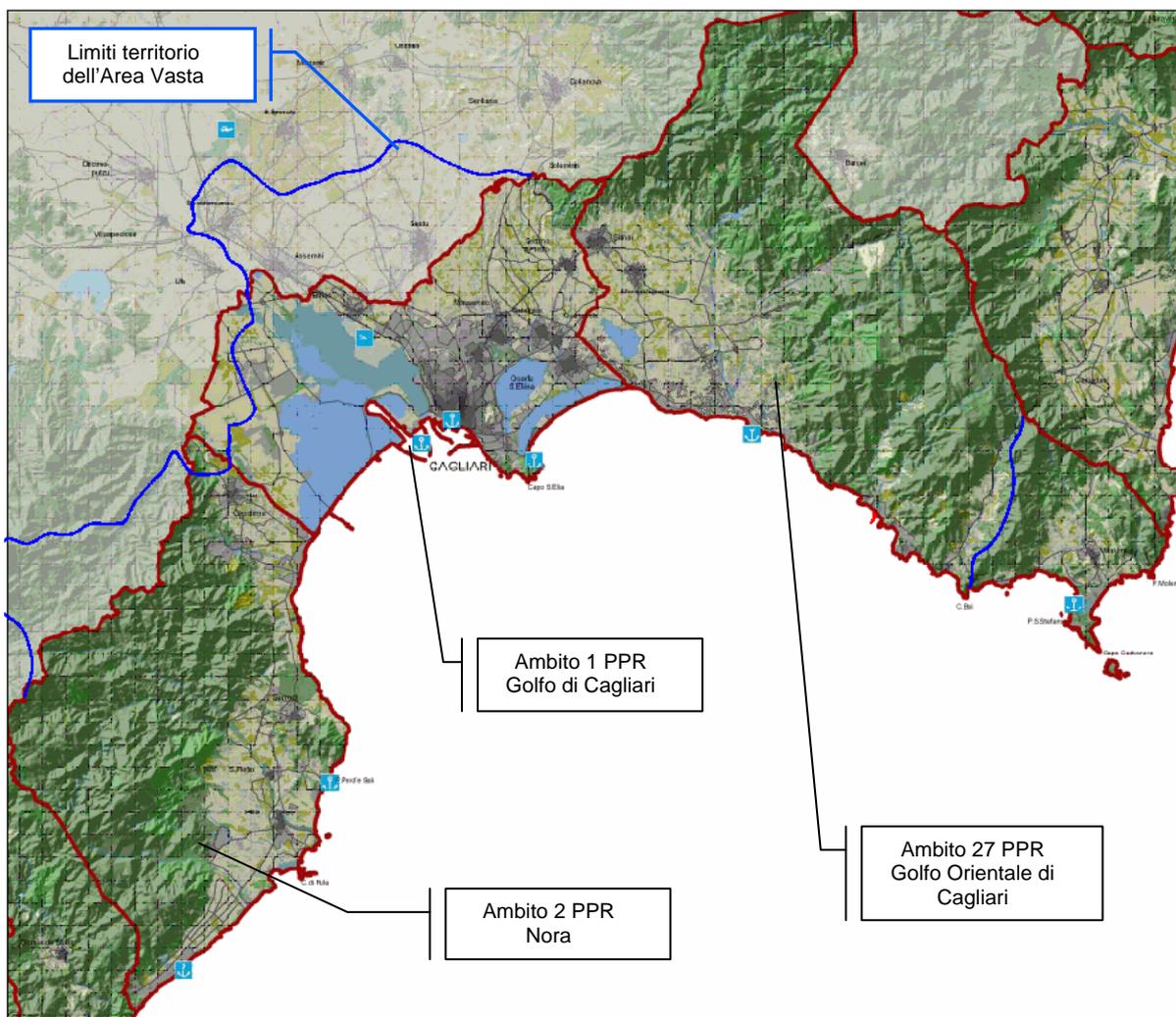
Occorre guardare con interesse a sistemi intelligenti in grado di integrare e semplificare le modalità di accesso ai diversi modi di trasporto, sviluppo dei sistemi innovativi di tariffazione integrata, potenziamento e rinnovo delle flotte, anche attraverso incentivi, con veicoli a basso impatto ambientale; miglioramento e diversificazione dell'offerta di trasporto collettivo (es. car sharing) che potranno contribuire, inoltre, a diminuire l'inquinamento atmosferico anche al fine di tutelare la salute pubblica.

Occorre, infine, accompagnare l'evoluzione delle politiche di rete in politiche di servizi, con attenzione all'intermodalità. Per questo è auspicabile una crescente cooperazione fra gli attori, sia in senso verticale, tra i diversi livelli territoriali, che in senso orizzontale, con le istituzioni operanti in altri settori, eventualmente anche definendo regole comuni volte ad assicurare migliori collegamenti fra aree urbane che permettano di "avvicinare" le città e sfruttare in questo modo possibili economie di agglomerazione.

La pianificazione e la relativa scelta degli interventi non può prescindere dal tema del "vincolo di isolamento", che danneggia pesantemente intere aree ed estesi contesti territoriali deprimendo la redditività delle imprese, rendendo difficoltosa la presenza degli operatori sui mercati e deve quindi essere affrontato sia sul fronte infrastrutturale sia su quello dei servizi. In queste aree occorre intervenire prioritariamente laddove migliori reti di comunicazione possono innescare nell'immediato uno sviluppo locale, in quanto esistono già in loco potenzialità (valorizzazione asset locali; forte partenariato; inserimento in esistenti circuiti turistici).

2.4 Indirizzi del Piano Paesaggistico Regionale - PPR.

Molto significativa ai fini delle relazioni e delle analisi territoriali è il Piano Paesaggistico Regionale (PPR). L'Area Vasta di Cagliari coincide quasi interamente con i 3 ambiti illustrati nella seguente immagine: Ambito1-Golfo di Cagliari, Ambito2-Nora, Ambito27-Golfo Orientale di Cagliari. Le differenze più importanti sono l'assenza dei territori comunali di Sestu, Assemini e Decimomannu e l'inclusione di Villasimius.



Partendo da occidente, il sistema delle piane costiere costituisce il corridoio insediativo principale dell'ambito di Nora, la cui struttura insediativa recente è sostenuta dalla direttrice infrastrutturale costiera della strada sulcitana, imperniata nei centri di Capoterra, Sarroch, Villa San Pietro e Pula. Nel settore settentrionale del territorio di Capoterra e nella sua fascia costiera sono presenti nuclei residenziali che attraggono quote rilevanti di mobilità territoriale della popolazione dell'area urbana di Cagliari. Gli insediamenti lungo la linea di costa (La Maddalena, Frutti d'Oro, Torre degli Ulivi) costituiscono una fascia densamente popolata stretta dalla linea di costa e la statale SS 195. Il settore presenta inoltre una vasta area occupata dagli insediamenti industriali petrolchimici di Sarroch e dalle infrastrutture di approdo marittimo. Il sistema delle piane costiere si raccorda verso l'entroterra con la fascia pedemontana detrico-alluvionale legata morfologicamente e come genesi all'evoluzione dei corridoi fluviali che solcano i rilievi orientali del Sulcis. Sono presenti importanti elementi

idrografici. L'ambito si caratterizza inoltre l'importante valenza turistico e per le testimonianze archeologiche.

Il sistema insediativo dell'Ambito 1 – Golfo di Cagliari è strutturato sulle dominanti ambientali della dorsale dei colli di Cagliari e delle zone umide costiere. L'insediamento è caratterizzato dall'alta densità del tessuto edificato e dall'elevata complessità funzionale e relazionale del campo urbano, dalla presenza di infrastrutture portuali, commerciali e industriali e di servizi rari e superiori di rango regionale. L'articolazione degli elementi riflette la complessità dell'ambito. Si distinguono alcuni elementi principali:

- il tessuto insediativo continuo dell'area urbana, costruito intorno al sistema ambientale di Molentargius e delle saline – Cagliari-Pirri, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu Sant'Elena – che interclude il sistema dei centri medievali e i parchi urbani dei colli di Monte Urpinu, Monte Claro, San Michele;
- l'insediamento residenziale e i servizi lungo il cordone litorale del Poetto;
- l'ambito dell'espansione residenziale di Pizz'e Serra;
- il sistema insediativo di connessione tra Cagliari ed il centro urbano di Elmas (testata del sistema urbano lineare Elmas, Assemmini, Decimomannu) lungo le rive della Laguna di Santa Gilla;
- i sistemi infrastrutturali delle reti tecnologiche e dei trasporti con il sistema portuale storico, commerciale, turistico, militare, industriale di Cagliari e dell'aeroporto;
- i corridoi infrastrutturali delle SS 130 e 131 con gli insediamenti produttivi e commerciali di Cagliari, Elmas e Sestu.
- l'apparato produttivo e commerciale lungo il corridoio infrastrutturale della SS 554, costituito da aree destinate a strutture di servizio sovralocale (ospedali, strutture commerciali, strutture sportive), insediamenti produttivi e commerciali, confinante con gli ambiti residenziali di formazione recente in prossimità della SS 554;
- l'ambito dei servizi nell'area di colmata del Terramaini e gli insediamenti produttivi e commerciali lungo il Viale Marconi tra Cagliari e Quartu;
- i grandi agglomerati industriali di Macchiareddu (CASIC) in relazione con i paesaggi dello Stagno di Cagliari-Santa Gilla e le Saline Contivecchi;
- gli insediamenti recenti di servizi avanzati a Sa Illetta, con le infrastrutture mercantili del Porto Canale.

Infine, verso oriente l'Ambito 27 – Golfo Orientale di Cagliari costituiscono elementi rilevanti dell'assetto insediativo i seguenti sistemi:

- il sistema insediativo dei centri urbani di Sinnai, Maracalagonis e Settimo San Pietro;
- la singolarità insediativa del centro urbano di Villasimius;
- il sistema delle incisioni vallive e dei corridoi insediativi di Solanas, Geremeas, Flumini;
- il corridoio ambientale e insediativo della valle del Riu Longu lungo la direttrice storica dell'orientale sarda;
- il nucleo insediativo storico turistico residenziale di San Gregorio;
- il sistema insediativo costiero dei quartieri residenziali e turistico ricettivi lungo la fascia costiera del Margine Rosso, Foxi e Costa degli Angeli;
- l'insediamento residenziale diffuso nell'Ambito dei sistemi orografici collinari della fascia costiera di Foxi-Cala Regina;
- il sistema dei nuclei turistico residenziali costieri di Marina delle Nereidi, Geremeas, Torre delle Stelle, Solanas, Porto sa Ruxi-Capo Boi, disposti lungo la strada provinciale litoranea;
- il sistema dei nuclei turistico-residenziali nel settore costiero di Villasimius;
- le infrastrutture portuali turistiche di Villasimius e Costa degli Angeli;
- la direttrice viaria storica dell'orientale sarda di penetrazione al sistema ambientale del Massiccio dei Sette Fratelli e Monte Genis;
- la strada provinciale costiera n. 17 quale struttura del sistema insediativo costiero e di fruizione delle valenze paesaggistiche del sistema marino-litorale.

2.5 Indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti - PRT

Il Piano regionale dei Trasporti affronta in modo globale e sistemico la messa a punto del progetto di "nodo-Regione" che si è concretizzato con la:

- definizione dei corridoi plurimodali, costituiti dalla rete dei collegamenti e del sistema dei nodi di interesse nazionale, mediterranea ed europea;
- definizione della rete a maglie larghe interna al territorio regionale come parte dei corridoi plurimodali di cui sopra;
- definizione della rete di base (infrastrutturale e di servizio) su cui appoggiare i diversi circuiti interni/settoriali di relazione/ integrazione;
- prefigurazione di un assetto insediativo a rete attorno ai principali centri e nodi d'interscambio ed intervallata da vaste porzioni di territorio di particolare pregio ambientale (parchi verdi montani ed azzurri marini) destinate alla qualificazione del tessuto insediativo e produttivo (specie turistico, ambientale e culturale).

Senza entrare nelle articolate analisi che supportano il PRT è importante osservare che il capoluogo e tutta l'area vasta di Cagliari svolgono il ruolo di primaria importanza in tutto l'assetto complessivo. Ciò ha risvolti importanti non banali rispetto alle dinamiche trasportistiche interne all'area vasta e nelle relazioni interprovinciali.

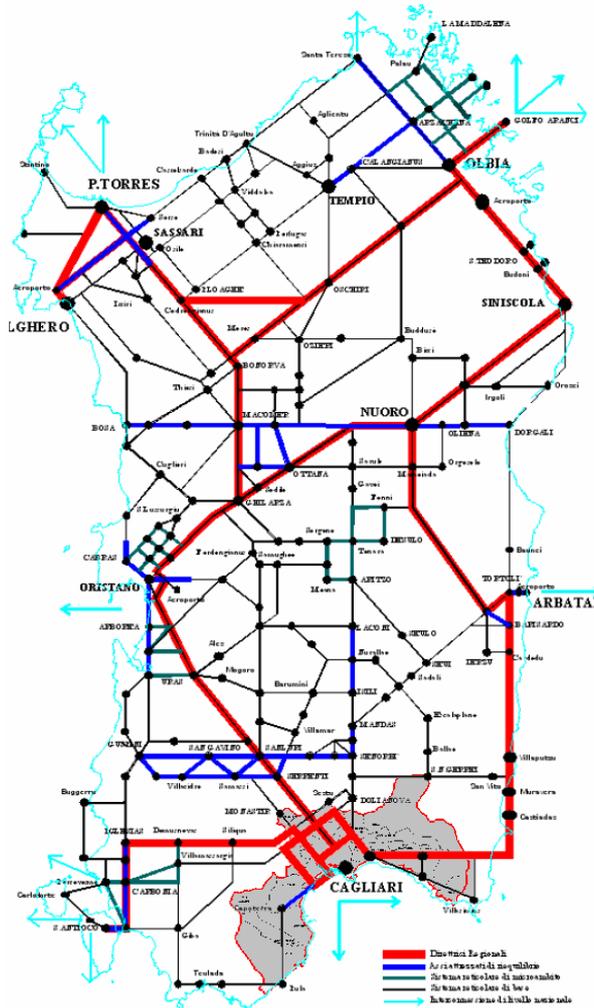
La configurazione del riassetto territoriale e del sistema dei trasporti primario, rappresenta un "invariante" rispetto ai diversi possibili scenari prefigurabili e deve essere quindi perseguito in ogni caso. Pertanto, lo sforzo che deve essere prioritariamente compiuto nell'attuazione del Piano è quello indirizzato ad un consolidamento e congiuntamente ad una riqualificazione di quegli elementi della struttura del sistema che oggi non raggiungono livelli di servizio adeguati al ruolo che devono svolgere. In questa prospettiva la razionalizzazione della dotazione infrastrutturale (porti, aeroporti, nodi intermodali, strade e ferrovie) e dei servizi di linea (aerei, marittimi e terrestri), attraverso una riqualificazione e potenziamento della loro struttura fisica e funzionale, specie dei servizi (per di più di natura qualitativa che quantitativa), costituisce un punto chiave nella politica di sviluppo dei trasporti presente nella proposta di Piano Regionale dei Trasporti.

Nelle province di Cagliari, di Iglesias - Carbonia e del Medio Campidano l'assetto territoriale è fortemente polarizzato dal capoluogo cagliaritano che determina le direttrici dello sviluppo economico e del modello insediativo territoriale della Sardegna meridionale. Nello schema insediativo si individua una vasta area definita dal Piano Urbanistico Provinciale "Area urbana di Cagliari - Polo primario di attrazione".

In essa si distinguono:

1. il sistema residenziale e dei servizi coincidente con la prima corona della conurbazione, (Assemini, Elmas, Capoterra, Sestu, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu S.Elena),

MODELLO DI RIASSETTO TERRITORIALE

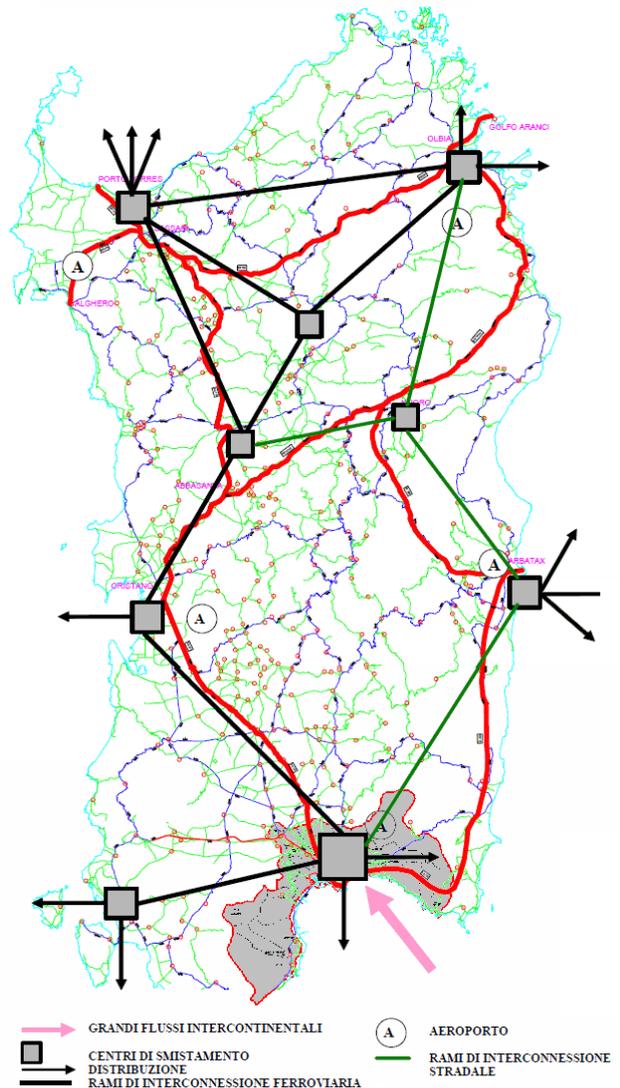


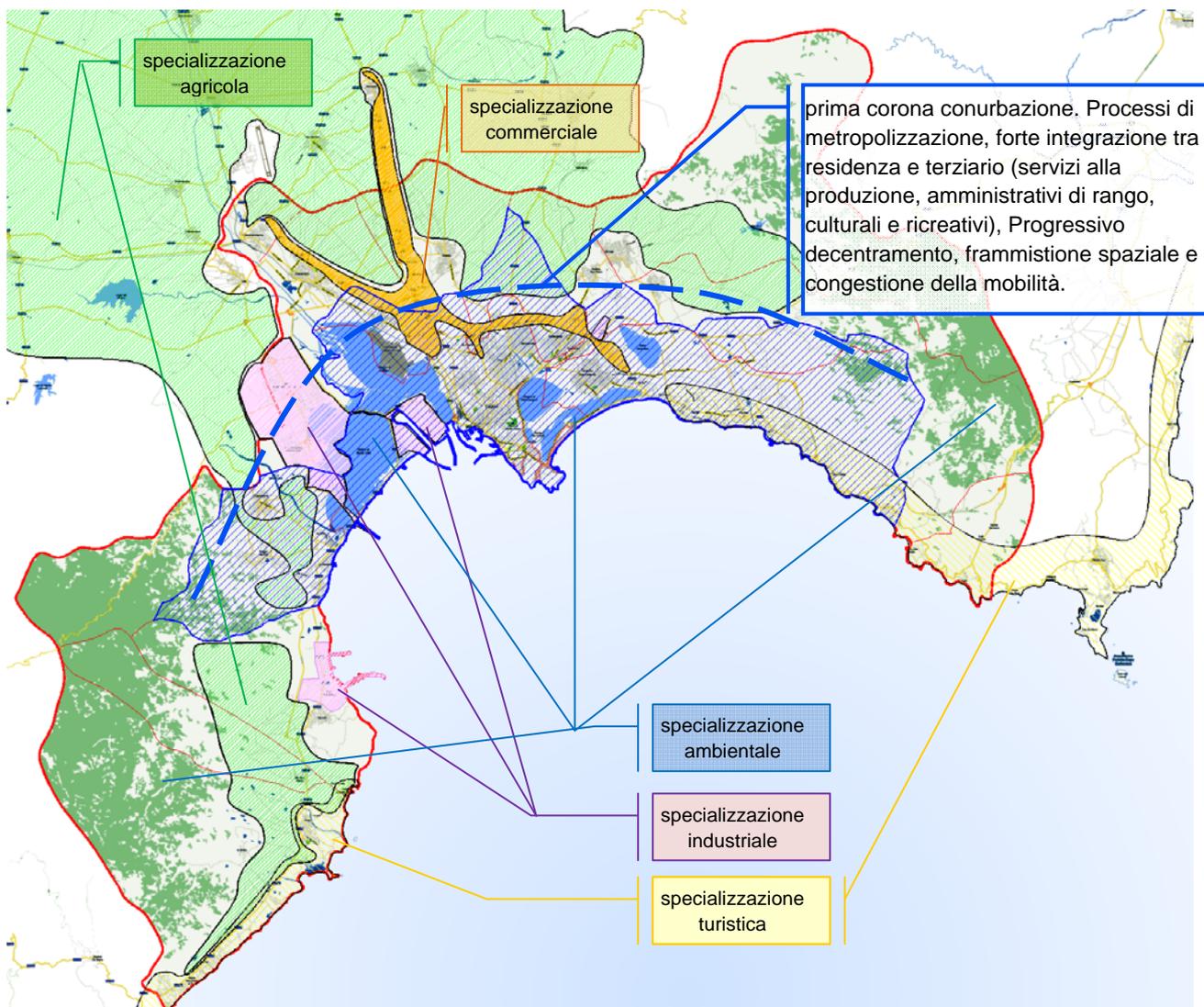
con una popolazione di oltre 365.000 abitanti. L'area vasta che presenta la più elevata densità insediativa nella regione, ha avuto nel decennio passato un'evoluzione verso il modello insediativo della metropolizzazione: in essa si riscontra infatti forte integrazione tra la funzione residenziale - il cui peso si è spostato nel tempo dal capoluogo ai comuni contermini - e le attività del terziario (servizi avanzati legati ai settori produttivi, servizi pubblici rari di scala regionale e provinciale, servizi culturali e ricreativi), per le quali è in atto un progressivo decentramento territoriale; si è accentuata anche l'interazione materiale e immateriale tra le attività localizzate e tra queste e i luoghi della residenza, con caratteri di frammistione a livello spaziale e conseguenti fenomeni di congestione sul sistema della mobilità. L'attrazione esercitata dall'intera area urbana di Cagliari e il suo livello di integrazione territoriale sono espressi dagli indici di urbanità che presentano valori sempre nettamente al di sopra della media: dal valore 33 dell'indice di urbanità 2 di Cagliari, al valore 30 di Quartu Sant'Elena, al 29 di Selargius, al 28 di Capoterra e Sestu, al 27 di Quartucciu;

2. il sistema delle specializzazioni funzionali lungo le direttrici territoriali esterne alla conurbazione, ed in particolare:

- a) la specializzazione industriale nelle aree di Macchiareddu, di Sarroch e di Elmas che si va rafforzando nella direttrice occidentale;
- b) la specializzazione commerciale lungo la SS 554 e lungo le S.S 130 e 131 che si appoggia ai centri di Sestu e Assemmini;
- c) la specializzazione agricola dei centri del basso Campidano sino a Serramanna e, nella direttrice centro-orientale, sino a Dolianova e Burcei;
- d) la specializzazione turistica appoggiata ai comuni di Pula e Villasimius, caratterizzati da una forte dinamica insediativa turistica che ne ha rafforzato il ruolo di riferimento per il sistema turistico dell'arco costiero cagliaritano;
- e) la specializzazione ambientale, che si articola nel sistema delle lagune nelle aree costiere, del Parco di Molentargius, e delle aree boschive a occidente (rilievi montuosi di Capoterra e Pula) e a oriente (Sinnai, Burcei e Castiadas).

PIATTAFORMA LOGISTICA REGIONALE





Il Piano Regionale dei Trasporti assume il quadro di riferimento territoriale descritto nel Piano Paesaggistico Regionale e, tenendo conto delle opere infrastrutturali in esecuzione o programmate, si propone da un lato di affrontare le criticità e dall'altro di assecondare e potenziare i valori che esso esplica nella complessa articolazione territoriale.

Le seguenti tabelle sintetizzano gli indirizzi del PPR, i valori e le criticità riconoscibili in ciascuno dei 3 ambiti.



AMBITO 1 – GOLFO DI CAGLIARI

VALORI

- componenti paesaggistico e ambientali naturali e quasi naturali localizzate in vicinanza degli insediamenti.
- insieme insediativo storico
- modalità percettive delle parti urbane ed ambientali dalle numerose alture
- molteplici percorsi ambientali
- maggiore sensibilità e l'elaborazione di forme di tutela

CRITICITA'

- della città ha alterato e obliterato gran parte delle forme originarie
- Le infrastrutture presenti nell'ambito e la localizzazione degli impianti produttivi costituiscono una

-
- maglia infrastrutturale che interseca i sistema idrografici di alimentazione delle zone umide costiere
 - perdita dei margini tra la città e le sue matrici ambientali:
 - degrado delle aree via via marginalizzate
 - periferie urbane soffrono problemi di omologazione del paesaggio e di perdita di chiari riferimenti spaziali, morfologici e tipologici.
 - saldatura tra i centri cancella la lettura dei segni della stratificazione storica
 - nuovi paesaggi metropolitani: grandi centri commerciali, cinema multisala, strade mercato percorse in auto, fatte di concessionarie d'auto, capannoni commerciali e artigianali, depositi e rivendite di materiali edili, svincoli e parcheggi, guard-rail, cartelloni pubblicitari e grandi insegne luminose
 - azioni individuali sconnesse e dalla banalizzazione delle regole edilizie
 - congestione funzionale e spaziale
 - relazioni di gravitazione che i territori limitrofi
 - congestione dei trasporti e la concentrazione di automobili all'interno dell'ambito urbano ristretto, limitano lo spazio pubblico disponibile per la libera fruizione
 - profonda crisi ambientale della spiaggia del Poetto
 - situazioni di degrado delle aree agricole periurbane, rifiuti e abbandono
-

La struttura caratterizzante il paesaggio cagliaritano si basa sulle relazioni tra i principali elementi ambientali, fondate sulla interazione tra i sistemi marino-costieri, le grandi zone umide, il sistema dei colli e la stratificazione dell'insediamento storico, dai presidi antichi alla conurbazione contemporanea.

1. Riquilibrare le zone umide di Molentargius e di Santa Gilla, ed i loro utilizzi ambientali e produttivi (Saline), attraverso l'attuazione delle forme di gestione a Parco. In particolare, attivare:
 - connessione ecologica tra le componenti ambientali e creazione di un sistema unitario integrato Molentargius, il Poetto, Capo Sant'Elia, il sistema dei colli e Santa Gilla;
 - la riqualificazione del sistema dei rilievi, del loro valore storico-culturale, nella geografia e nel sistema ambientale: Sant'Elia, Forte Sant'Ignazio, Monte Mixi, Monte Urpinu, Colle di Bonaria, Tuvixeddu, Tuvumannu, Colle di San Michele, Monte Claro;
 - conservazione e la salvaguardia degli ecosistemi delle zone umide
 - riqualificazione delle aree urbane ai confini delle zone umide, in rapporto alle aree peristagnali ed ai residui corridoi fluviali di alimentazione delle depressioni stagnali e lagunari;
 - riqualificazione del collegamento ambientale di Is Arenas, corridoio di connettività ecologica fra i centri urbani di Quartu Sant'Elena e Cagliari e fra lo stagno di Molentargius, di Quartu e le saline;
 - mantenimento di un corretto assetto idrogeologico del territorio del sistema marino-costiero
 2. Attivare la riqualificazione urbana e ambientale del sistema costiero dell'intero ambito
 - riqualificazione e il recupero del valore paesaggistico del Poetto quale elemento strutturale unitario, con il compendio di Molentargius, e il promontorio di Torre Sant'Elia;
 - organizzazione, la regolamentazione e la gestione dei servizi di spiaggia, retrospiaggia, servizi all'accessibilità, aree sosta, con l'eliminazione delle superfetazioni;
 - ricostruzione del sistema sabbioso del Poetto, attraverso il recupero e la riqualificazione degli spazi di retrospiaggia e di transizione con la zona umida, mediante interventi coerenti con l'assetto vegetazionale e fisico-ambientale del cordone litoraneo e del sistema peristagnale di Molentargius;
 - restauro del patrimonio architettonico e recupero del vecchio ospedale marino;
 - riqualificazione urbana del Lungomare Sant'Elia e del quartiere residenziale;
 - riqualificazione dell'area portuale, del Lungomare Colombo e della via Roma, recupero di emergenze architettoniche quali il "Deposito dei sali scelti"
 - La riqualificazione e il recupero del valore paesaggistico e della funzionalità ambientale del litorale de La Playa - Giorgino e del relativo compendio umido dello Stagno di Cagliari (Santa Gilla), mitigazione degli impatti ambientali della Strada Statale 195.
 - riqualificazione della piana alluvionale-costiera e del territorio infrastrutturato del polo industriale di Macchiareddu-Grogastu, rivolta al riequilibrio delle funzioni idrogeologiche e al recupero delle aree degradate anche attraverso la ricostituzione dell'assetto vegetazionale e fisico-ambientale, in relazione all'utilizzazione mista agricola-industriale ed alla connessione ecologica tra gli habitat dello Stagno di Cagliari e del Rio Santa Lucia.
 3. Riquilibrare le periferie urbane con il rilancio dello spazio collettivo, di costruzione delle reti dei collegamenti pubblici, di individuazione e recupero dei nuclei costruiti di qualità
 4. Conservare i "cunei verdi" e gli spazi vuoti ancora esistenti per contrastare la tendenziale saldatura delle periferie urbane, attraverso la costruzione di fasce verdi o altre tipologie di spazi aperti pubblici extraurbani, anche al fine di riconfigurare i limiti dell'edificato.
 5. Riquilibrare i confini delle aree urbane interpretate come zone di transizione in rapporto alle aree marginali agricole, per la creazione di una fascia a verde che offra l'occasione per una riqualificazione in termini generali dell'abitato residenziale, attraverso la connessione di percorsi alberati, aree verdi e spazi di relazione.
 - 6., strumento di incentivazione e controllo delle aree agricole periurbane, finalizzato al contenimento della frammentazione delle proprietà ed a favorire usi coerenti con i caratteri rurali del territorio, al
-

INDIRIZZI

- fine di garantire il mantenimento del sistema produttivo attraverso strumenti innovativi e perequativi.
7. Adottare un sistema di pianificazione integrata per contrastare l'omologazione architettonica urbana delle periferie, individuando il "sistema delle differenze" che i centri storici della pietra (Cagliari) e della terra cruda (borghi della cintura agricola) stabiliscono all'interno della struttura metropolitana.
 8. valorizzare i presidi della memoria storica e i programmi di riqualificazione delle emergenze culturali, con un complesso di azioni integrate connesse alle differenti articolazioni dell'insediamento storico:
 - costituzione di itinerari storico culturali degli strati insediativi antichi (fenicio-punico, romano, dell'alto medioevo); in particolare rendere efficiente e fruibile il complesso, già oggetto di interventi, del sistema di necropoli di Tuvixeddu-Tuvumannu.
 - costituzione di itinerari storico culturali dedicati alle strutture militari, religiose, civili della città e dei centri medioevali e moderni, e (chiese campestri e ville) del paesaggio agrario del Campidano di Cagliari.
 - razionalizzazione delle strutture museali di eccellenza ed integrazione con le nuove dimensioni museali (Museo del nuragico e del contemporaneo);
 - costituzione di itinerari storico culturali delle archeologie industriali (sistemi del sale e del vino, con le Saline di Molentargius e Contivecchi, le grandi cantine sorte tra '800 e '900)



AMBITO 2 – NORA

VALORI

Risorse ambientali in ambito costiero, caratterizzate da sistemi sabbiosi costieri ad elevata fruibilità
 Zone umide di elevata qualità ambientale e di interesse produttivo
 Sistemi di foce fluviale quali potenziali corridoi ecologici verso il settore montano e pedemontano.
 Aree ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, promontori, coste rocciose, isole e corridoi fluviali.
 Aree montane ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, Punta Sebera-Monte Maxia-Monte Capeddu-Monte Santa Barbara e il suo esteso patrimonio boschivo.
 Presenza di risorse e specificità produttive legate all'attività agricola.

CRITICITA'

Elevata pressione insediativa sui sistemi costieri con riduzione della capacità di rigenerazione degli stessi ed alterazione dei processi costieri.
 Degrado morfoevolutivo dei sistemi di spiaggia con fenomeni di erosione degli arenili e delle dune.
 Degrado degli apporti fluviali e perdita del grado di naturalità nei sistemi ripariali e nei settori di foce
 Alterazione del regime degli scambi idrogeologici con i sistemi marino-costieri e gli acquiferi sotterranei, e conseguente degrado ecologico e morfo-evolutivo dell'assetto idrogeologico complessivo.
 Sottrazione attuale e potenziale degli apporti detritici di ripascimento naturale ai sistemi sabbiosi costieri a causa di sbarramenti artificiali e cave in alveo.
 Dissesto idrogeologico del reticolo idrografico e dei versanti.
 Processi di intrusione salina negli acquiferi delle piane costiere e di accumulo di sali nei suoli.
 Degrado della copertura pedologica e vegetale dei sistemi montani, per i numerosi incendi boschivi estivi
 Inquinamento dei suoli e delle falde sotterranee legati alle attività industriali.
 Uso del suolo che tende ad invadere con i nuovi insediamenti turistici le realtà agricole.
 Controllo dell'inquinamento nelle aree agricole e specie quelle ubicate in prossimità di ecosistemi naturali.

INDIRIZZI

Il progetto dell'Ambito 2 si basa sulla riorganizzazione delle relazioni paesaggistiche, sul riequilibrio dei flussi di fruizione e di mobilità connessi con il sistema insediativo tra le piane costiere e il sistema ambientale del massiccio del Sulcis, la direttrice storica della strada statale sulcitana e la trama agricola,

1. Riqualificare la struttura insediativa dei centri urbani di Pula, Villa San Pietro, Sarroch, strutturati lungo la direttrice SS195, con la riqualificazione del corridoio viario di connessione tra le piane costiere di Capoterra e Pula, evitando la saldatura tra i centri abitati e riqualificando il verde e gli spazi interstiziali.
2. Qualificare il centro urbano di Capoterra come nodo di connessione funzionale per servizi per la ricettività, l'accessibilità, e la fruizione delle risorse ambientali del sistema lagunare di Santa Gilla e del sistema montano del "Parco naturale regionale delle foreste Gutturu Mannu".
3. Riqualificare il sistema infrastrutturale viario della attuale strada statale sulcitana (SS 195), in vista del declassamento, attraverso la reinterpretazione funzionale del tracciato che preveda l'integrazione della direttrice viaria con le valenze paesaggistiche del sistema marino - litorale e la dimensione insediativa e urbana dell'infrastruttura, attraverso la riorganizzazione di servizi urbani per la fruizione del territorio.
4. Riqualificazione urbana e ambientale della struttura insediativa dei nuclei costieri in riferimento alla reinterpretazione funzionale della strada statale sulcitana (SS 195) con connotazione urbana.
5. Recuperare l'accessibilità e riqualificare la fruizione ambientale costiera, con la riorganizzazione della rete dei percorsi e dei servizi intercomunali, il riequilibrio tra aree pubbliche e private sia per contrastare la tendenza alla chiusura degli spazi e degli accessi, e favorire la fruizione collettiva.
6. Riqualificare l'insediamento turistico attraverso il progressivo adeguamento delle strutture esistenti favorendo il cambio di destinazione d'uso in strutture ricettive alberghiere di alto livello, mediante

- trasformazione dell'edificato, anche attraverso incrementi volumetrici.
7. Riqualificare lo spazio storico di connessione tra il centro urbano di Pula, l'area archeologica della città di fondazione fenicia di Nora e il sistema umido della peschiera, con una logica unitaria e integrata.
 8. Qualificare il sistema degli approdi turistici costieri di Porto Columbu, Cala Verde e Porto d'Agumu, attraverso il rafforzamento dei servizi portuali e di mobilità con il territorio.
 9. Integrare e valorizzare i servizi e le attività, compatibili con la funzione agricola, utili allo sviluppo delle attività turistico-ricreative e della fruizione naturalistica del paesaggio, anche in relazione alla presenza del "Parco naturale regionale delle foreste Gutturu Mannu".
 10. Diversificare l'organizzazione della rete, attraverso l'agevolazione delle varie forme di percorrenza (veicolare, pedonale, e ciclopedonale, equestre, ecc.), per la fruizione dei beni paesaggistici storici, culturali e ambientali presenti sul territorio e connettere i luoghi significativi del territorio, quali ambiti costieri, zone umide, corridoi vallivi, nuclei turistico residenziali.
 11. Riqualificare la fascia costiera mediante una gestione unitaria e integrata tra esigenze della fruizione e le diverse problematiche aperte
 12. Conservare i sistemi ecologici delle spiagge, delle dune e delle zone umide litoranee, attraverso interventi integrati intercomunali, finalizzati a organizzare e regolamentare la viabilità, la sosta e l'accesso per la fruizione turistico-ricreativa, l'organizzazione dei servizi di supporto alla balneazione
 13. Riqualificare i corridoi vallivi del Rio San Gerolamo, del Rio di Monte Nieddu, Rio Mannu-Rio Pula, del Rio Palaceris-Rio Santa Margherita.
 14. Individuare le aree di connettività ecologica.
 15. Integrare le attività agricole con servizi compatibili e funzioni agrituristiche, utili allo sviluppo delle attività turistico-ricreative e della fruizione naturalistica del paesaggio.
 16. Equilibrare il rapporto tra superficie coperta dagli impianti serricoli e la superficie scoperta da destinare ad altri fini agricoli, in modo da mantenere un ordinamento colturale diversificato.
 17. Attivare programmi di miglioramento agricolo di forme ecocompatibili, tecniche biologiche, anche in vista della conservazione del suolo ed al mantenimento degli habitat faunistici.
 18. Riqualificare e migliorare gli habitat vegetazionali costruendo un sistema interconnesso e collegato sia con le formazioni boschive contigue, sia con le aree riparie dei corsi d'acqua.
 19. Integrare sul territorio strutture ed attività collegate al Parco Scientifico e Tecnologico Polaris come occasione per la divulgazione e promozione delle attività di ricerca e di sperimentazione orientate alla conservazione dei valori ambientali e paesaggistici.
 20. Riequilibrare progressivamente le criticità indotte dalle attività industriali petrolchimiche sul sistema ambientale.
 21. Riqualificare le aree industriali petrolchimiche attraverso la selezione di ambiti prioritari di intervento, su cui attivare un progressivo processo di bonifica e di rigenerazione ambientale.
 22. Promuovere le valenze storico culturali del complesso architettonico ed ambientale dell'antica azienda agraria di Villa d'Orri, attraverso la restituzione del carattere vitale di nucleo urbano storico, e ricreare le connessioni ecologiche (corsi d'acqua, sistemi ripariali e altri corridoi specifici) tra il monte e il parco storico.



AMBITO 27 – GOLFO ORIENTALE DI CAGLIARI

VALORI	<p>Consistenza delle risorse ambientali, fondate sulla diversità tipologica dei sistemi sabbiosi costieri ad elevata fruibilità e di qualità ambientale intercalati a sistemi rocciosi e a falesia.</p> <p>Presenza di aree ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, come il sistema dei promontori, delle isole minori e di importanti corridoi fluviali.</p> <p>Prossimità ad aree montane ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, come il massiccio dei Sette Fratelli e il sistema ambientale Serpeddi-Monte Genis.</p> <p>Appartenenza a reti regionali, nazionali e internazionali di salvaguardia e valorizzazione ambientale e storico-culturale, come Siti di Interesse Comunitario e L'Area Marina Protetta di Capo Carbonara.</p> <p>Presenza di risorse ambientali legate ai numerosi ecosistemi naturali, alle attività agricole e alla ereditarietà culturale.</p> <p>Elevata valenza paesaggistica dell'infrastruttura viaria della strada provinciale litoranea n.17.</p> <p>Il sistema storico di difesa costiera delle torri.</p> <p>Presenza di un sistema di incisioni vallive di connessione del settore costiero con il sistema montano interno del Massiccio dei Sette Fratelli.</p>
CRITICITA'	<p>Elevata pressione insediativa sui sistemi costieri con riduzione della capacità di rigenerazione ambientale degli stessi.</p> <p>Degrado morfoevolutivo dei sistemi di spiaggia con fenomeni di erosione degli arenili e delle dune.</p> <p>Riduzione degli apporti fluviali e perdita del grado di naturalità in ambito di foce, con alterazione del regime degli scambi con i sistemi marino-costieri, e conseguente degrado ecologico e morfo-evolutivo dei</p>

principali sistemi fluviali.

Sottrazione degli apporti detritici di ripascimento naturale ai sistemi sabbiosi costieri a causa di sbarramenti artificiali e cave in alveo.

Dissesto idrogeologico del reticolo idrografico e dei versanti.

Processi di intrusione salina negli acquiferi delle piane costiere e di accumulo di sali nei suoli.

Degrado della copertura pedologica e vegetale dei sistemi montani, prevalentemente a causa dei numerosi incendi boschivi durante la stagione estiva.

Criticità legate ad un uso del suolo di destinazione agricola verso altri utilizzi con conseguente frammentazione dei fondi e abbandono delle attività produttive.

INDIRIZZI

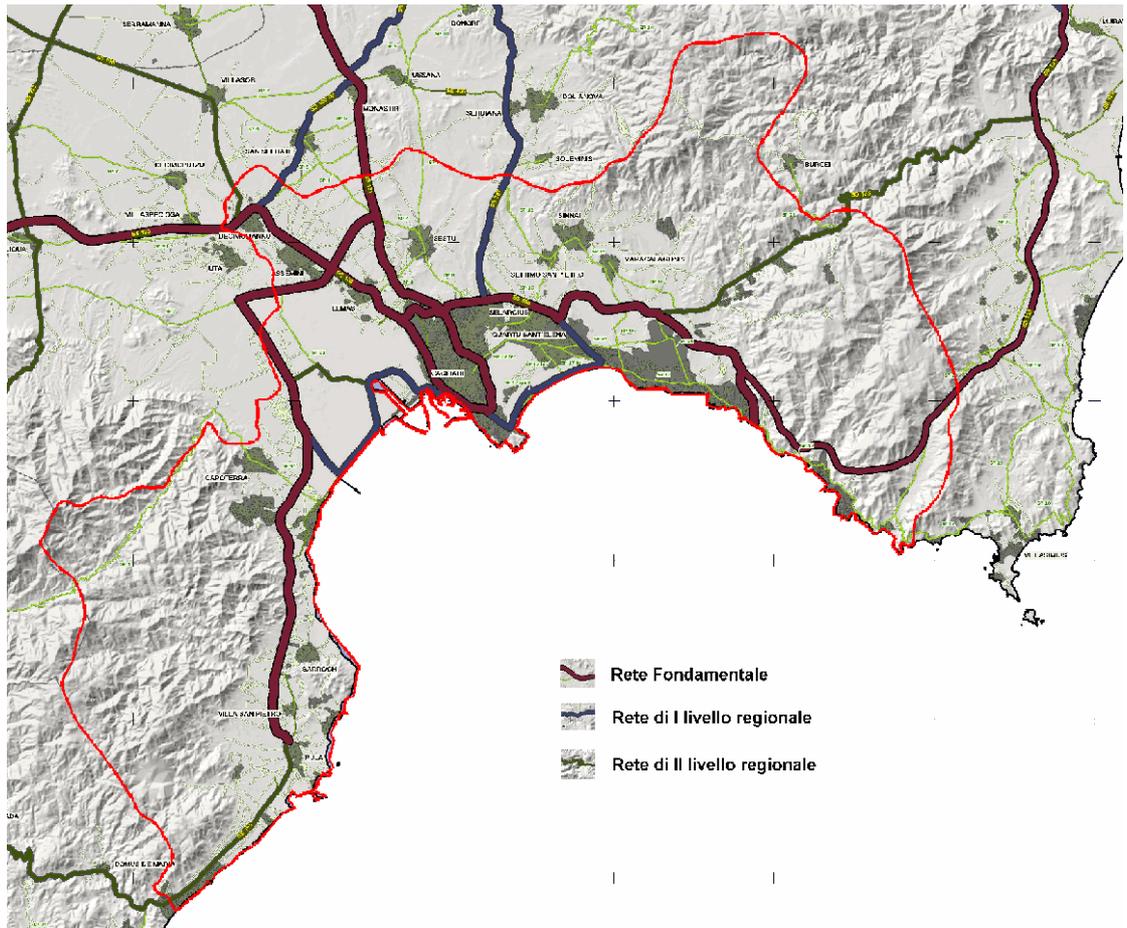
Gli indirizzi per l'Ambito si basano sulla interconnessione del sistema montano dei Sette Fratelli da un lato e l'articolato sistema costiero dall'altro, nella prospettiva di costruire un progetto paesaggistico unitario per i territori costieri e per la "ricostruzione" delle funzioni urbane, infrastrutturali e di fruizione naturalistica, attraverso le seguenti azioni:

1. Riquilibrare gli insediamenti urbani, attraverso interventi di risanamento e recupero dell'intero sistema insediativo costiero e di localizzazione dei servizi alla residenza e alla fruizione turistica.
2. Riequilibrare ed contenere l'espansione insediativa residenziale e turistica lungo la linearità della costa, al fine di mantenere le specificità dei centri costieri esistenti e le peculiarità paesaggistico – ambientali, garantendo la "permeabilità" dall'ambito marino-costiero verso il contesto montano dell'entroterra.
3. Connettere le foci fluviali ed i corridoi vallivi delle piane costiere del Rio Foxi, Rio su Pau, Rio Cuba, Rio Murtaucci, Rio Geremeas, Rio di Solanas, Rio Foxi di Villasimius, con il complesso orografico dell'entroterra, attraverso recupero funzionale degli alvei, il recupero della naturalità dei corsi d'acqua, la mitigazione delle interferenze generate dagli insediamenti e dalle infrastrutture.
4. Connettere attraverso la riqualificazione degli assi funzionali: il centro urbano di Quartu Sant'Elena con l'insediamento diffuso; i centri di Sinnai e Maracalagonis con le località turistiche di Solanas e Torre delle Stelle, il centro urbano con la città turistica costiera di Villasimius, il centro urbano di Sinnai con la diffusione insediativa lungo la SS 125 (Villaggio delle Mimose, dei Gigli e delle Rose).
5. Riquilibrare la Strada Statale 125 al fine di integrarla con il sistema di viabilità di accesso al Parco dei Sette Fratelli, attraverso il miglioramento del suo assetto infrastrutturale e la riqualificazione del tracciato per una maggiore integrazione con le valenze paesaggistiche ed ecologiche.
6. Riquilibrare e recuperare il centro insediativo storico di San Gregorio, anche attraverso la localizzazione di funzioni a supporto delle attività del Parco dei Sette Fratelli.
7. Conservare e riqualificare i sistemi sabbiosi costieri e le zone umide con la regolamentazione e fruizione turistico-ricreativa calibrata sulla sensibilità ambientale del contesto e attraverso azioni di recupero della naturalità del complesso sabbioso-vegetazionale e degli stagni costieri.
8. Riquilibrare i confini degli insediamenti urbani e turistici, interpretati come zone di transizione in rapporto alle aree marginali agricole, intervenendo sugli habitat vegetazionali al fine di ricostruire la connettività ecologica e percettiva tra l'abitato residenziale e quello turistico.
9. Riquilibrare dell'insediamento urbano di Villasimius, rafforzandone il ruolo urbano al servizio del territorio più vasto della costa.
10. Riquilibrare dell'area portuale di Villasimius, rafforzando il ruolo di servizio per la fruizione dell'Area Marina Protetta di "Capo Carbonara", nonché per le attività di ricerca scientifica, di monitoraggio e di vigilanza dello spazio marino-costiero.
11. Riquilibrare il paesaggio costiero, attraverso la gestione integrata e unitaria di recupero delle risorse ambientali e al riequilibrio delle funzioni con i processi urbani, alla organizzazione e regolamentazione dei servizi turistico-ricreativi, della viabilità e mobilità per l'accesso e la fruizione del litorale.

Fatta questa schematica elencazione di caratteri dell'Area Vasta appare evidente come il Piano Regionale dei Trasporti affronta e risolve i differenti aspetti gerarchizzando le reti, ricucendo le relazioni tra le diverse parti del territorio, le funzioni, i differenti caratteri e le vocazioni.

Certamente la struttura della rete viaria appare quella capace di incidere in modo molto forte breve e medio periodo ma la vera prospettiva è quella di un sistema di trasporto pubblico in tutta l'area vasta che veda una rete di metropolitana leggera quale asse portante, fortemente integrata e interagente con i servizi su gomma e le altre modalità di trasporto.

L'assetto viario perseguito nel Piano Regionale dei Trasporti è mostrato nella seguente immagine.



Nel PRT è stata definita una suddivisione della rete stradale sarda in quattro categorie, distinte per le diverse funzionalità ad esse assegnate:

- La rete fondamentale, che individua la grande maglia di livello nazionale ed europeo con funzioni di collegamento tra i capoluoghi di provincia e i nodi di interscambio con l'esterno.
- La rete di interesse regionale (e di connessione nazionale) di primo livello con la funzione di collegare tra loro le nuove province ed i centri urbani di riferimento e le stesse con i principali nodi di interscambio a completamento della rete fondamentale. In questo primo livello vengono fatti rientrare anche gli itinerari che presentano particolare interesse per lo sviluppo socio-economico dell'isola a sostegno dei sistemi produttivi, turistici ed insediativi.
- La rete di interesse regionale (e di connessione nazionale) di secondo livello con le funzioni direttrici di connettività per le nuove province ed il relativo sistema urbano di riferimento e di collegamento e/o raccordo con la rete di primo livello.
- La rete dei livelli di interesse sub-regionale e provinciale, a completamento della maglia della rete provinciale e locale, che deve realizzare in particolare i collegamenti di ambito locale in riferimento allo schema di assetto territoriale d'ambito (connessione costa-zone interne, ecc.).

Riferendosi esclusivamente ai tronchi stradali ricadenti all'interno dell'Area Vasta, essa è così strutturata:

Rete fondamentale:

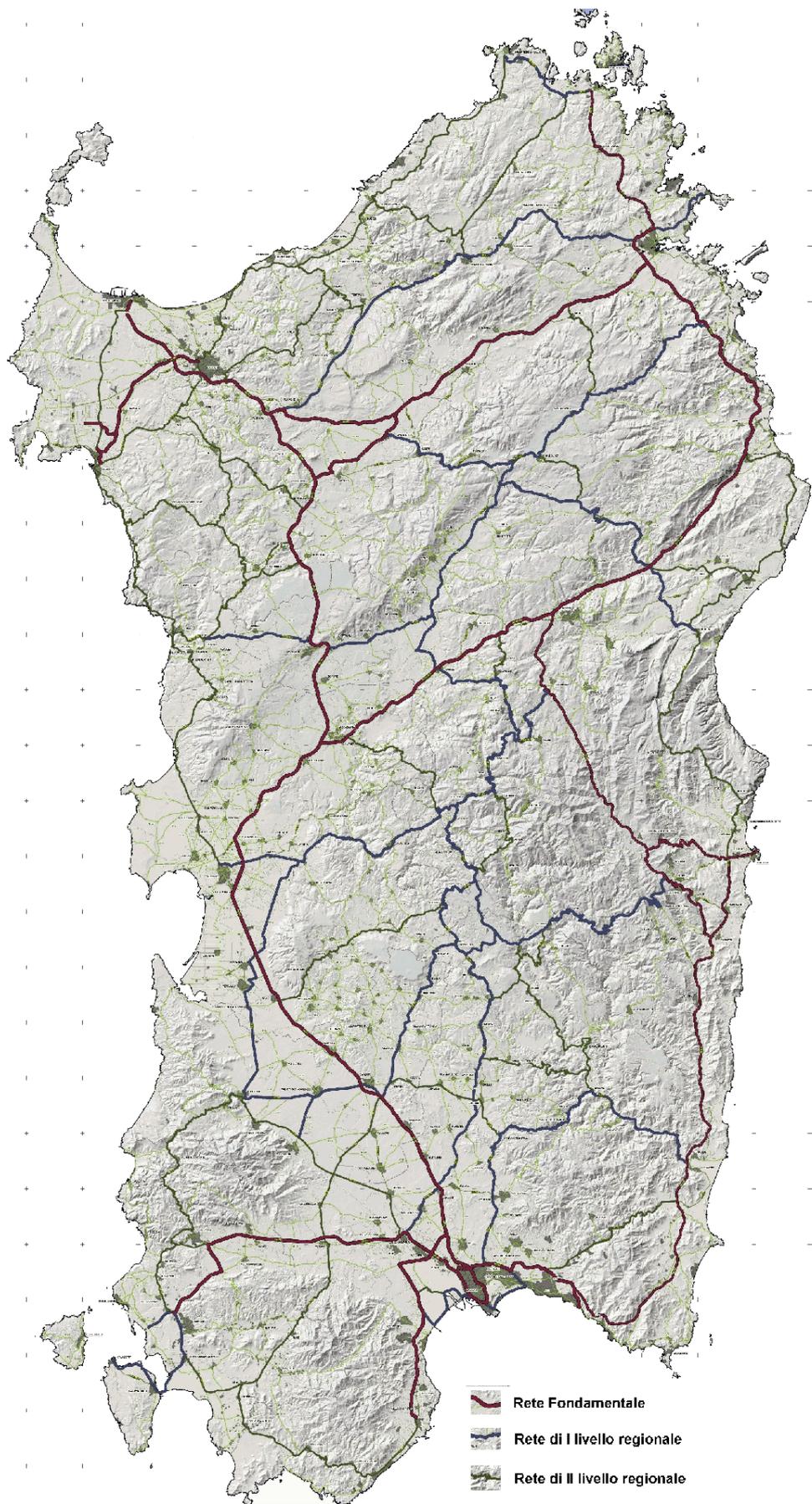
- **SS 131.** È la Cagliari - Sassari – Porto Torres e rappresenta l'arteria più importante della regione Sardegna, non solo per i flussi di traffico che vi transitano, ma soprattutto per la funzione di collegamento dei principali insediamenti produttivi, direzionali e residenziali e

dei principali poli di interscambio con l'esterno (porti ed aeroporti). Rappresenta inoltre l'armatura portante del corridoio plurimodale Sardegna/Continente e pone in collegamento diretto tra loro i centri di Cagliari, Oristano, Sassari e Porto Torres. Attualmente la strada è oggetto di riqualificazione ed ammodernamento.

- **SS 125.** Si tratta della Cagliari - Tortoli - Arbatax che definisce innanzitutto l'itinerario di connessione fra la provincia dell'Ogliastra e il capoluogo regionale; inoltre rappresenta il collegamento del Cagliaritano con il versante costiero sud-orientale, a forte vocazione residenziale estensiva e turistica (litorale di Quartu e Villasimius), e con quello orientale a più forte connotazione turistico-balneare (Villaputzu-Muravera-Castiadas); allo stato attuale l'arteria è oggetto di lavori di adeguamento a standard CNR di tipo III e CNR tipo IV. L'itinerario prevede nel territorio dell'area vasta una importante variante rispetto al tracciato esistente che spostandosi verso la costa offre un servizio alle aree turistiche costiere dalla Nuova Circonvallazione di Cagliari.
- **Dorsale Casic – SP 2 – SS 554, Nuova Circonvallazione** di Cagliari. L'itinerario rappresenta il nuovo asse di circonvallazione dell'area metropolitana di Cagliari. Esso connette la principale area industriale della regione (Macchiareddu-Sarroch), il principale aeroporto e i maggiori servizi di rango regionale (ospedalieri, amministrativi, universitari) tra loro e con la SS 131. La cintura in corso di strutturazione si sviluppa per circa 50 km dal versante occidentale a quello orientale dell'area cagliaritana
- **SS195.** Il collegamento mette in relazione il polo petrolchimico di Sarroch, il relativo porto e gli insediamenti scientifico-tecnologici presenti nell'area con il restante territorio regionale attraverso la Dorsale CASIC, la SP 2, la SS131 la SS 554 e la nuova circonvallazione esterna di Cagliari.
- **SS130:** rappresenta il collegamento Cagliari – Decimo – Iglesias attraverso la valle del Cixerri e costuisce la connessione fondamentale della provincia di Iglesias-Carbonia il resto della rete stradale sarda;

Rete di interesse regionale (e di connessione nazionale) di I livello.

- **SS128 e S.P. 22:** l'itinerario si sviluppa sulla SS128 nei pressi di Monastir, attraversando la Trexenta verso Sorgono e Gavoi, per immettersi sulla provinciale Sarule - Ottana e raccordarsi sulla SS131 dcn. Questo itinerario realizza uno storico collegamento longitudinale dell'isola e rappresenta l'asse portante dell'intera regione interna montana della Trexenta, del Sarcidano e delle barbagie.
- **SS 387** da innesto SS 554 (Monserrato) sino a Sant'Andrea Frius. L'asse viario consente di collegare il sistema locale del Gerrei con il principale polo regionale di riferimento (Cagliari). Consente a diffusione della mobilità verso un'area della cintura cagliaritana in forte evoluzione.
- **SS 130 dir.** Il collegamento mette in relazione la SS 130 con la SS 131 attraverso i territori di San Sperate e Monastir. Su questo corridoio si svolgono i flussi regionali diretti verso il settore sud occidentale dell'isola.
- **Asse costiero cagliaritano** costituito dalla SS 554 nel tratto Quartu-Margine Rosso, dal lungomare Poetto e lungomare del Golfo, dalle strade cittadine di viale Poetto, viale Colombo, Via Roma e dalla SS 130 e SS 195 sino alla Dorsale del CACIP.



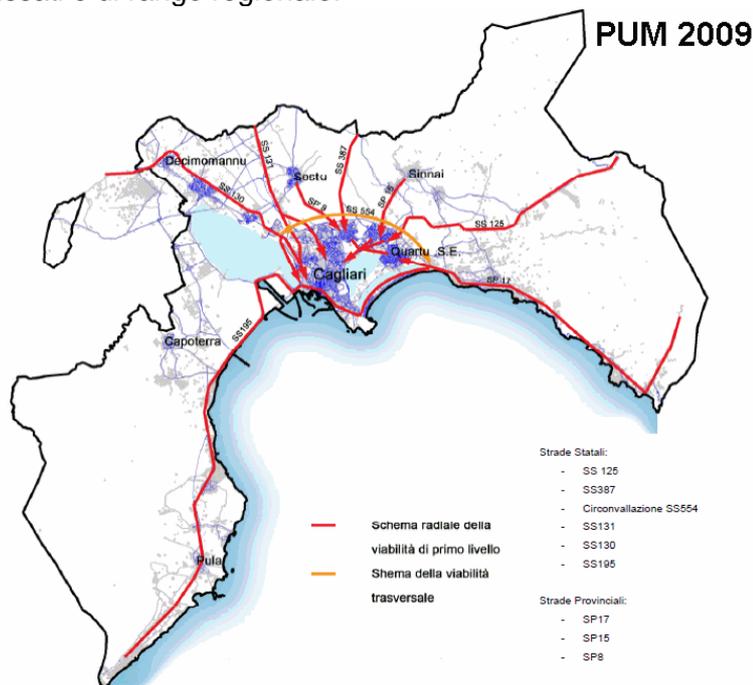
-  Rete Fondamentale
-  Rete di I livello regionale
-  Rete di II livello regionale

Rete di interesse regionale (e di connessione nazionale) di II livello.

Tale porzione di rete è costituita da un sistema di itinerari che svolgono funzioni, talvolta molteplici, di connessione dei sistemi territoriali locali con la rete stradale fondamentale e di interesse regionale di I livello. A questa funzione si somma frequentemente quella di asse portante dei sistemi locali, all'interno del quale si svolgono la maggior parte delle relazioni degli ambiti urbani diffusi. Talvolta tali itinerari integrano le aree costiere con le aree interne attigue, rafforzano i collegamenti tra i centri minori e i relativi centri di servizi, creando un sistema di itinerari trasversali per connettere in modo più efficiente le aree interne con la rete fondamentale. Tali funzioni devono essere potenziate, con interventi infrastrutturali tali da incrementare l'accessibilità territoriale complessiva. Questi itinerari nell'area vasta cagliaritano comprendono:

- **vecchia SS 125.** Questo corridoio assume un importante valore ambientale oltre che di collegamento con i centri di Burcei e della residenza diffusa nell'agro di Maracalagonis.
- **SP 17.** Anche in questo caso la funzione di connessione ambientale assumerà valenza preminente in seguito all'ultimazione della nuova SS 125. Nella prima parte il denso tessuto residenziale e la presenza di attività commerciali, del presidio marittimo di Capitana e Foxi, fanno assumere di rilevante importanza nelle relazioni quotidiane con i centri attrattori di Cagliari e Quartu S.E.
- **Strada parco Contivecchi.** Tale collegamento rappresenta il collegamento referenziale del traffico leggero verso Cagliari proveniente dal settore sud occidentale dell'area. Le difficoltà ambientali nell'attraversare la laguna di Santa Gilla hanno fatto assumere a questo collegamento una valenza particolare attraverso la riconfigurazione della viabilità oggi al servizio delle saline Contivecchi.

Per gli itinerari su elencati le relazioni e le funzioni individuate sono da inquadrarsi all'interno degli obiettivi prefissati e di rango regionale.



Il PRT volutamente non fornisce indicazioni sulla restante rete viaria che per le sue specificità locali è soggetta a modificazione che seguono logiche particolari e difficilmente consolidabili nel tempo. Dovranno essere soprattutto le caratteristiche dei contesti ambientali attraversati ad orientare le scelte delle caratteristiche e delle funzioni soddisfatte da tali infrastrutture. Le seguenti immagini mostrano alcuni caratteri della mobilità dell'area vasta in termini di Spostamenti generati e attratti dai comuni dell'Area Vasta di Cagliari per motivi di Lavoro e Studio nel 2001 sulla base dei dati ISTAT. Questi rappresentano solo in parte la mobilità poiché considera solo gli spostamenti cadenzati per studio e lavoro.

PUM 2009

Spostamenti generati dai comuni dell'Area Vasta di Cagliari per motivi di Lavoro e Studio nel 2001

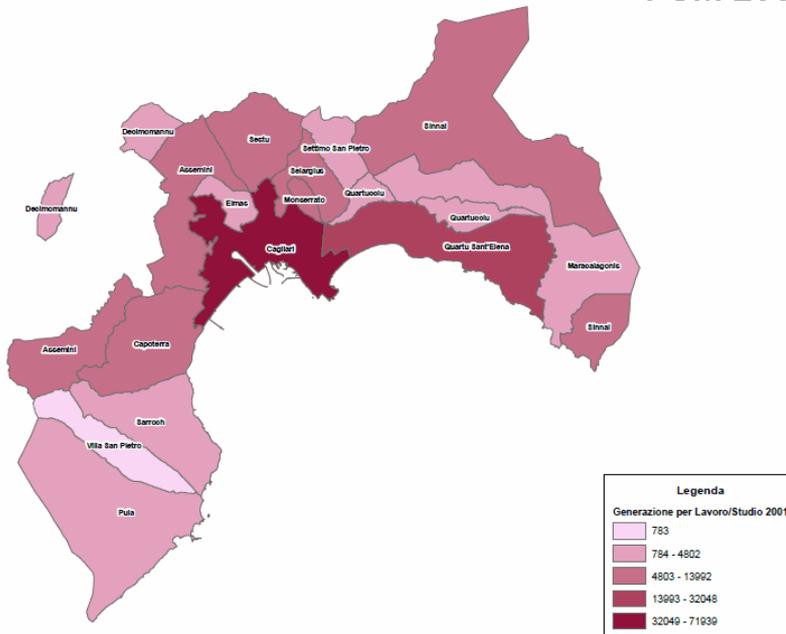
fonte: Istat

La figura al lato rappresenta gli spostamenti generati dai comuni dell'Area Vasta.

Anche in questo caso si sono considerati gli spostamenti per lavoro e per studio (intra e intercomunali) censiti dall'Istat nel 2001 effettuati in qualunque orario e con qualsiasi mezzo.

Gli spostamenti complessivamente generati dall'Area Vasta sono 186.248.

Cagliari genera il maggior numero di viaggi, circa 72.000, mentre il comune che fa registrare il numero minore è Villa San Pietro con poco meno di 800.



PUM 2009

Indice di generazione nei comuni dell'Area Vasta di Cagliari - spostamenti intercomunali

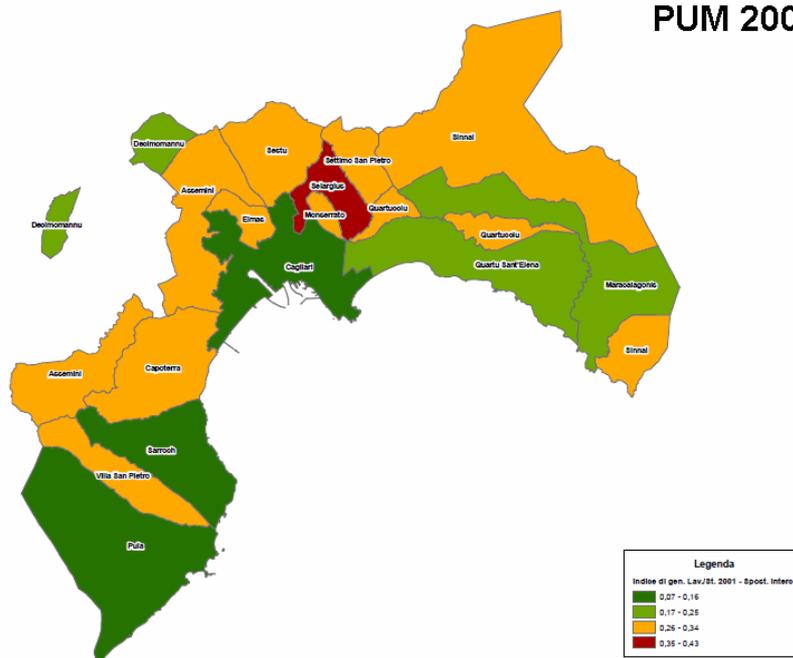
fonte: elaborazione dati Istat

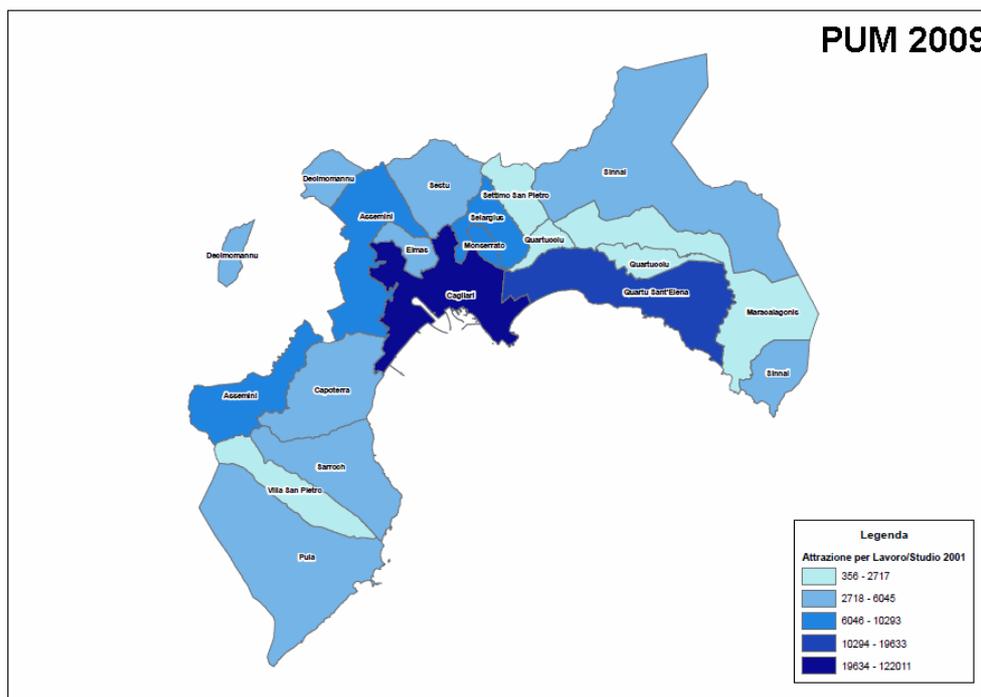
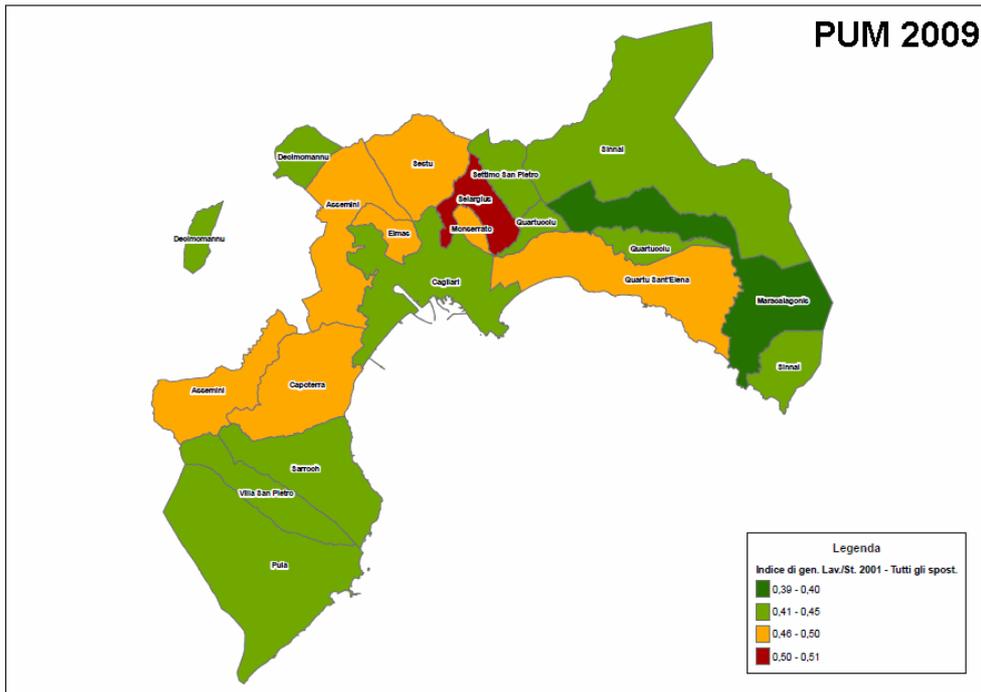
La situazione cambia sensibilmente se l'indice viene calcolato considerando soltanto gli spostamenti intercomunali.

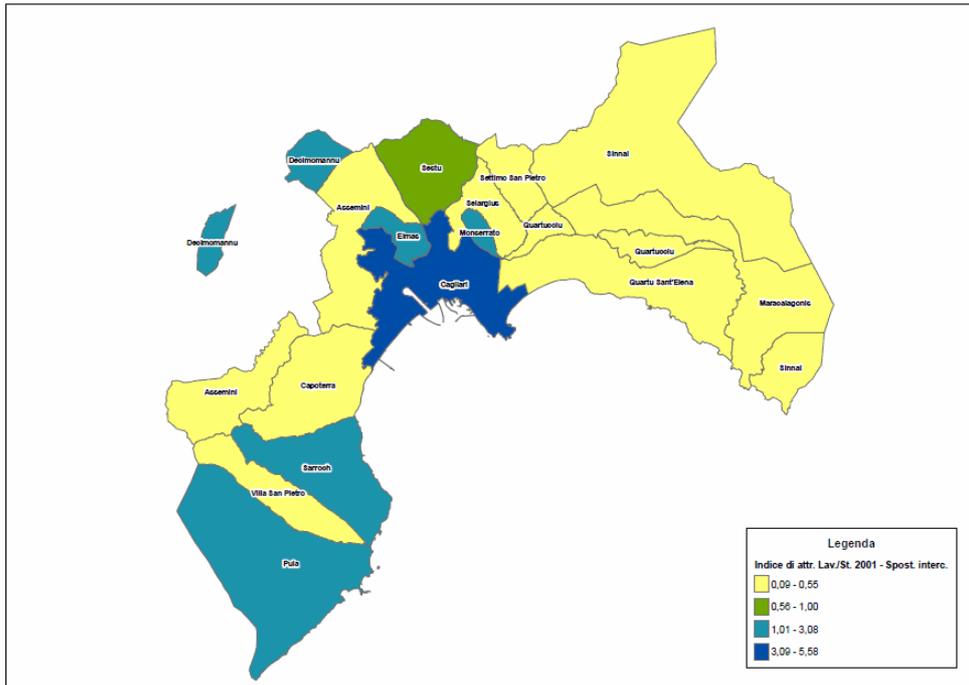
In questo caso i valori più elevati individuano i comuni i cui residenti sono costretti a recarsi fuori dal proprio comune per svolgere le proprie attività di studio e di lavoro.

Selargius è il comune nel quale l'indice è più elevato (0,34), seguito da Elmas e Quartucciu (0,31).

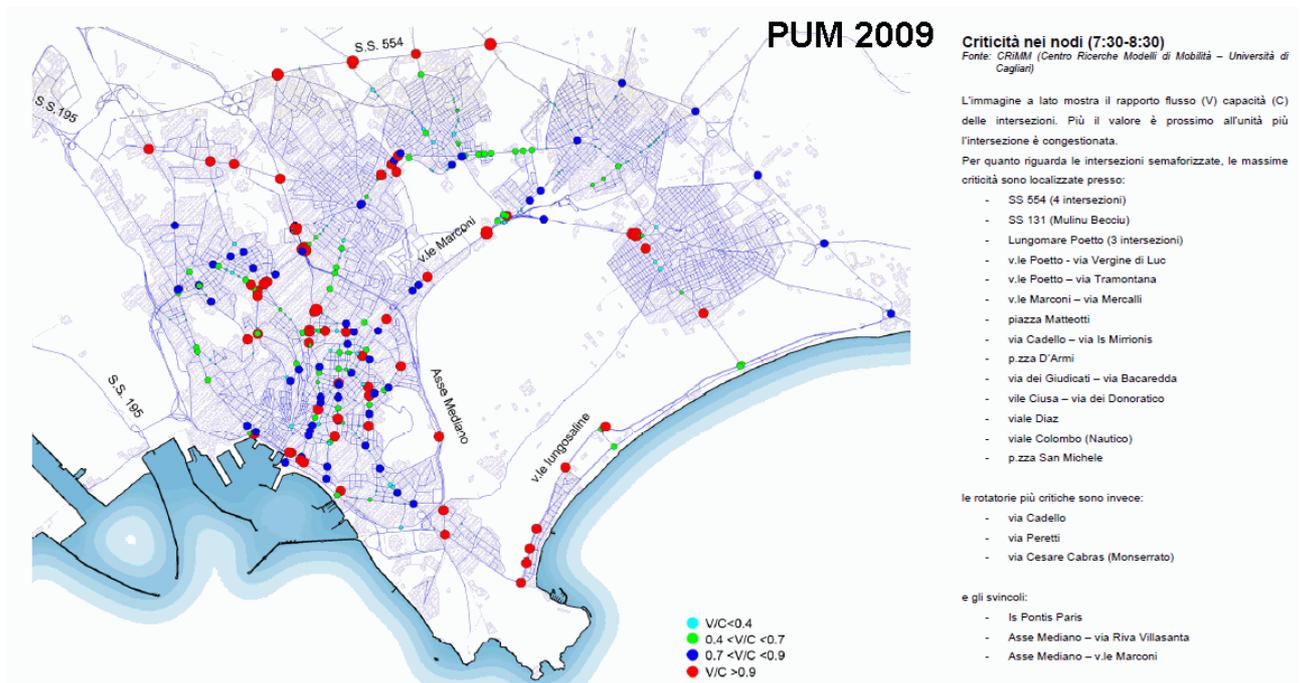
In coda alla classifica si trovano invece Sarroch (0,18), Pula (0,14) e Cagliari (0,07). Quest'ultimo valore, in particolare, conferma come i residenti nel capoluogo trovino solo in minima parte le opportunità di lavoro e studio in altri comuni proprio per la concentrazione di gran parte delle attività in città.

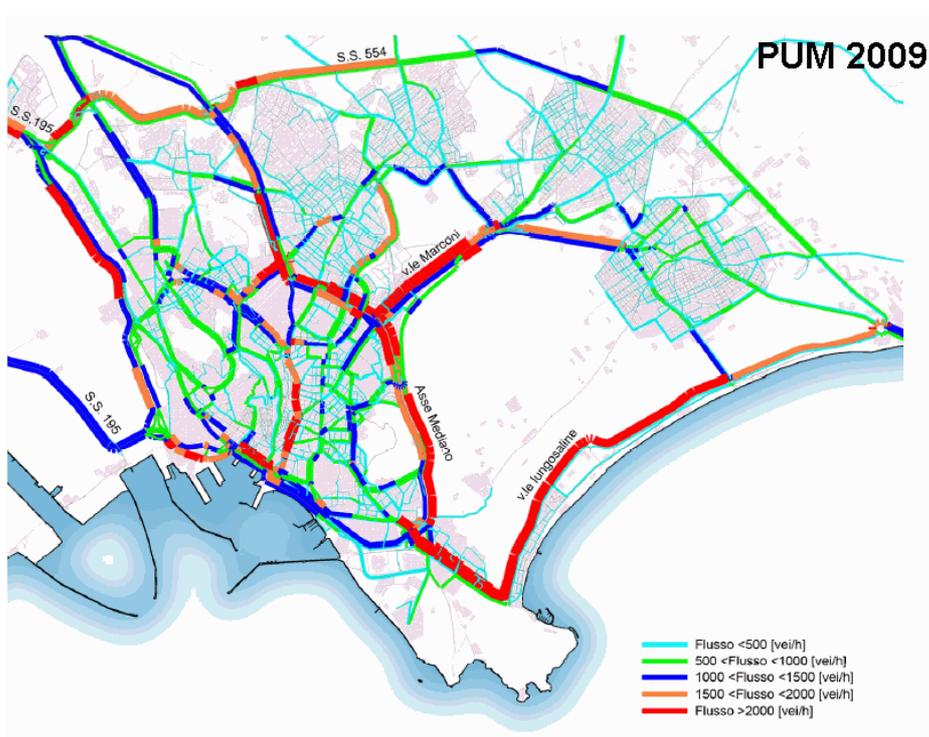






Infine si riportano nelle seguenti immagini la criticità dei nodi e i flussi di traffico dell'area vasta.





Flussi di traffico (7:30-8:30)

Fonte: CRIMM (Centro Ricerche Modelli di Mobilità - Università di Cagliari)

L'immagine a lato mostra i flussi di traffico simulati attraverso il modello di traffico dell'ora di punta del mattino di un giorno medio feriale.

Il flussogramma evidenzia elevati flussi di traffico in ingresso alla città di Cagliari principalmente dal viale Poetto, viale Marconi, la circosollazione di Piri, la via San Paolo e la SS 195.

Il traffico proveniente da viale Poetto, viale Marconi e la circosollazione di Piri viene in gran parte raccolto e distribuito dall'Asse Mediano.

Elevati flussi di traffico si registrano anche lungo la SS 554 in direzione ovest nel tratto compreso fra l'incrocio con la SS 387 (strada per Dolianova) e l'innesto con la SS 130.

Per quanto riguarda la viabilità interna a Cagliari si nota l'elevato utilizzo dell'itinerario costituito da viale Colombo, via Roma e viale La Playa e di quello costituito da via Is Mirrionis, via Campania, via Bacaredda e via Sonnino.

La tabella sottostante sintetizza gli indicatori di rete ricavati dal modello e riferiti all'intera area vasta.

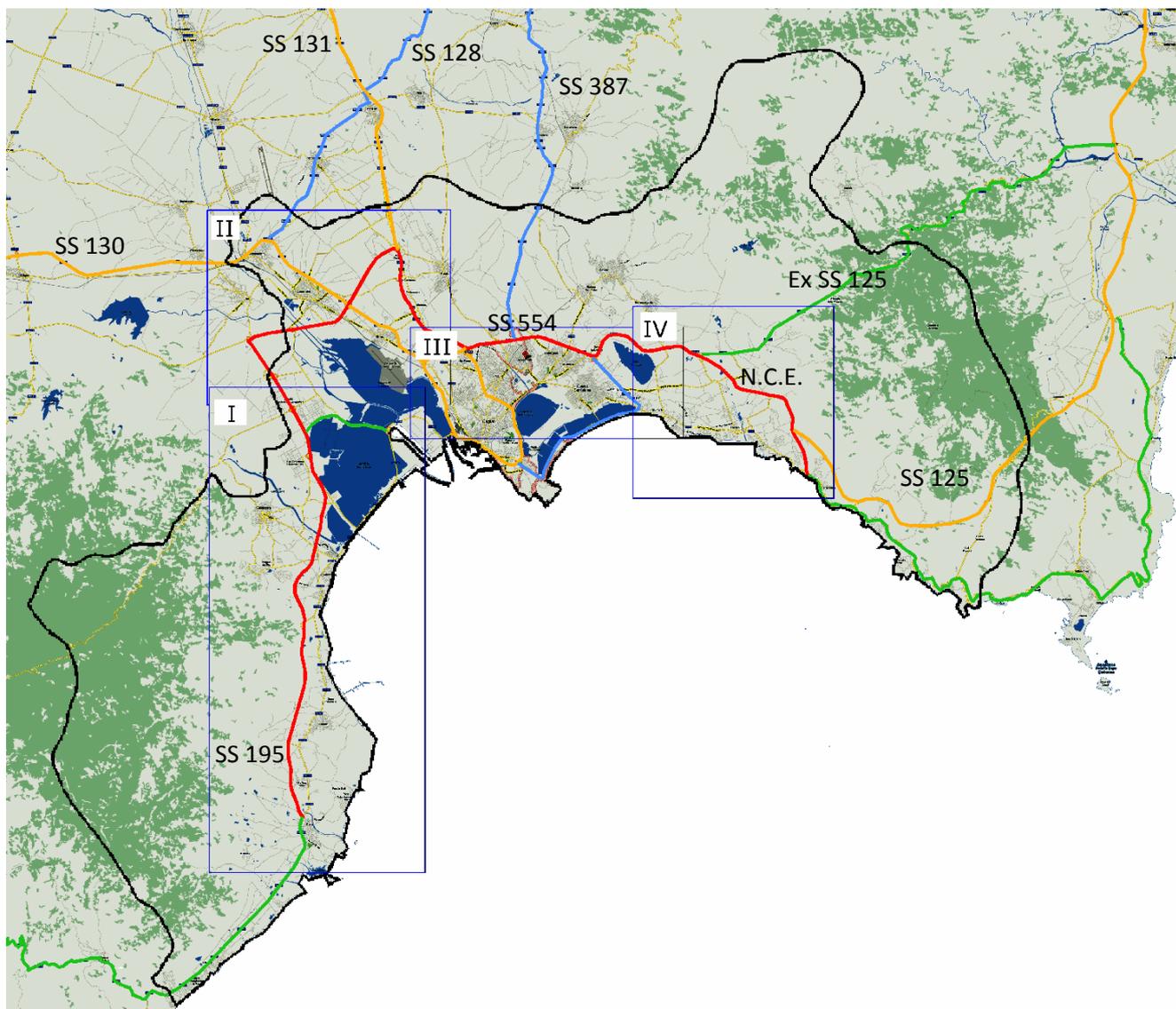
INDICATORI SINTETICI DI RETE (Area Vasta)

Estensione della rete	2814 [km]
Distanza totale percorsa	529.780 [km]
Tempo totale di viaggio	15.728 [h]
Velocità media	33.7 [km/h]

3. La nuova cintura di circonvallazione cagliaritana.

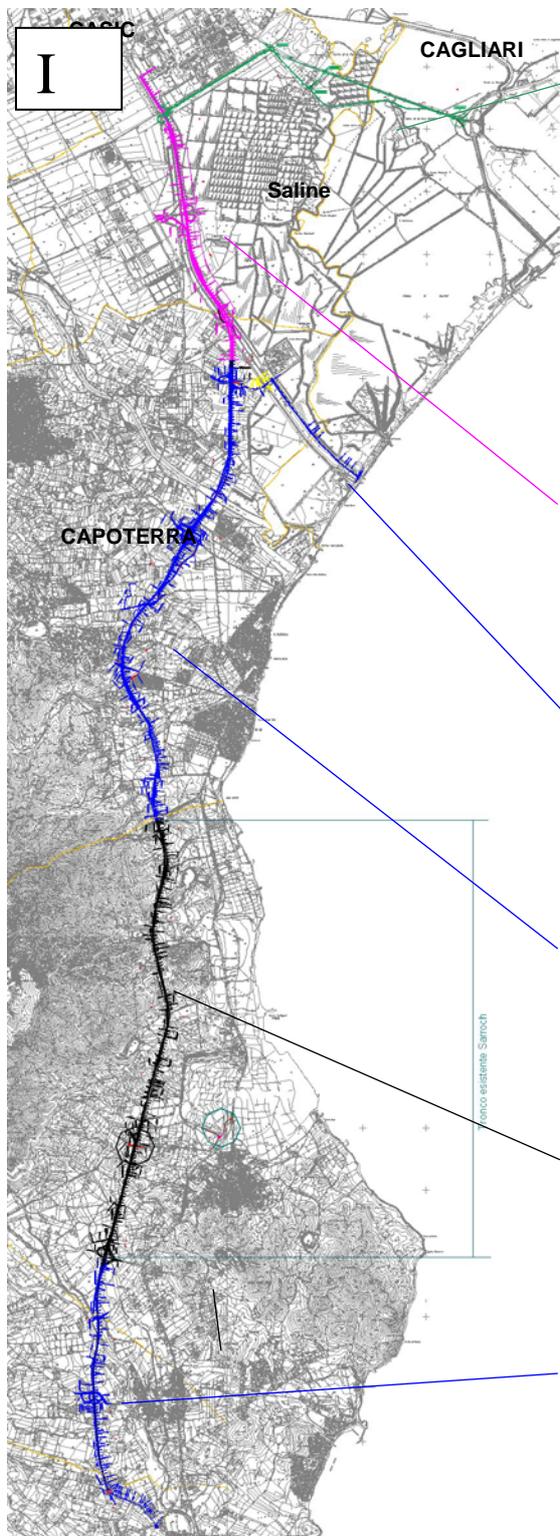
Dallo schema di assetto territoriale, dalle esigenze di collegamento tra le parti estreme del territorio dell'area vasta e il resto del territorio regionale ha reso necessario individuare un nuovo corridoio di circonvallazione che al contempo asseconi gli obiettivi territoriali e di riequilibrio illustrati in precedenza.

Nasce in questo modo un itinerario di oltre 50 km che parte da Pula e arriva a Terra Mala in comune di Quartu. Per chiarezza espositiva il territorio attraversato è stato distinto in 4 settori.



Nel primo settore compreso tra Pula e l'area industriale di Machiareddu è in corso di realizzazione la nuova strada SS 195 a 4 corsie tipo B CNR. Essa è completamente in variante rispetto all'attuale SS 195 e si inserisce a monte degli insediamenti costieri di Capoterra, Sarroch, Villa San Pietro e Pula. Oltre permettere la riqualificazione dell'attuale asse viario restituendolo ad una funzione urbana la nuova strada assorbirà l'inteso traffico pesante risolto agli insediamenti petrolchimici. La nuova infrastruttura in corso di realizzazione è il lotto prioritario che dovrà essere completato nell'area del consorzio industriale del CACIP di Macchiareddu attraverso la riqualificazione della dorsale consortile.

L'opera, i cui lavori sono iniziati nel 2012, si prevede conclusa nel 2014. La seguente immagine illustra il progetto, con i lotti in progetto e quelli in corso di realizzazione. Essi si articolano in 5 elementi viari:



1. Attraversamento laguna (progetto preliminare)

Le difficoltà ambientali e l'elevato costo finanziario, hanno determinato lunghi tempi approvativi (ancora in corso la VIA). L'esigenza di chiudere l'itinerario verso Cagliari è stata soddisfatta attraverso il progetto di una viabilità a 4 corsie che ripercorre la viabilità Casic, che in corrispondenza delle saline Contivecchi si suddivide, sfruttando l'attuale pista Elettrodotto e la storica strada Contivecchi. Si delinea in tal modo una viabilità completamente a 4 corsie tra Cagliari e Pula

2. Opera connessa nord (progetto definitivo)

Si tratta di sistemazione della dorsale consortile verso nord, dall'inceneritore sino alla fascia tubiera. Su questa direttrice verrà indirizzato obbligatoriamente tutto il traffico pesante.

3. Opera Connessa sud (in esecuzione)

Si tratta della sistemazione verso sud dell'attuale dorsale CASIC fino alla minirotonda in corrispondenza dell'intersezione con l'attuale litoranea.

4. SS 195 da Svincolo Tecnocasic a Villa D'Orri (in esecuzione)

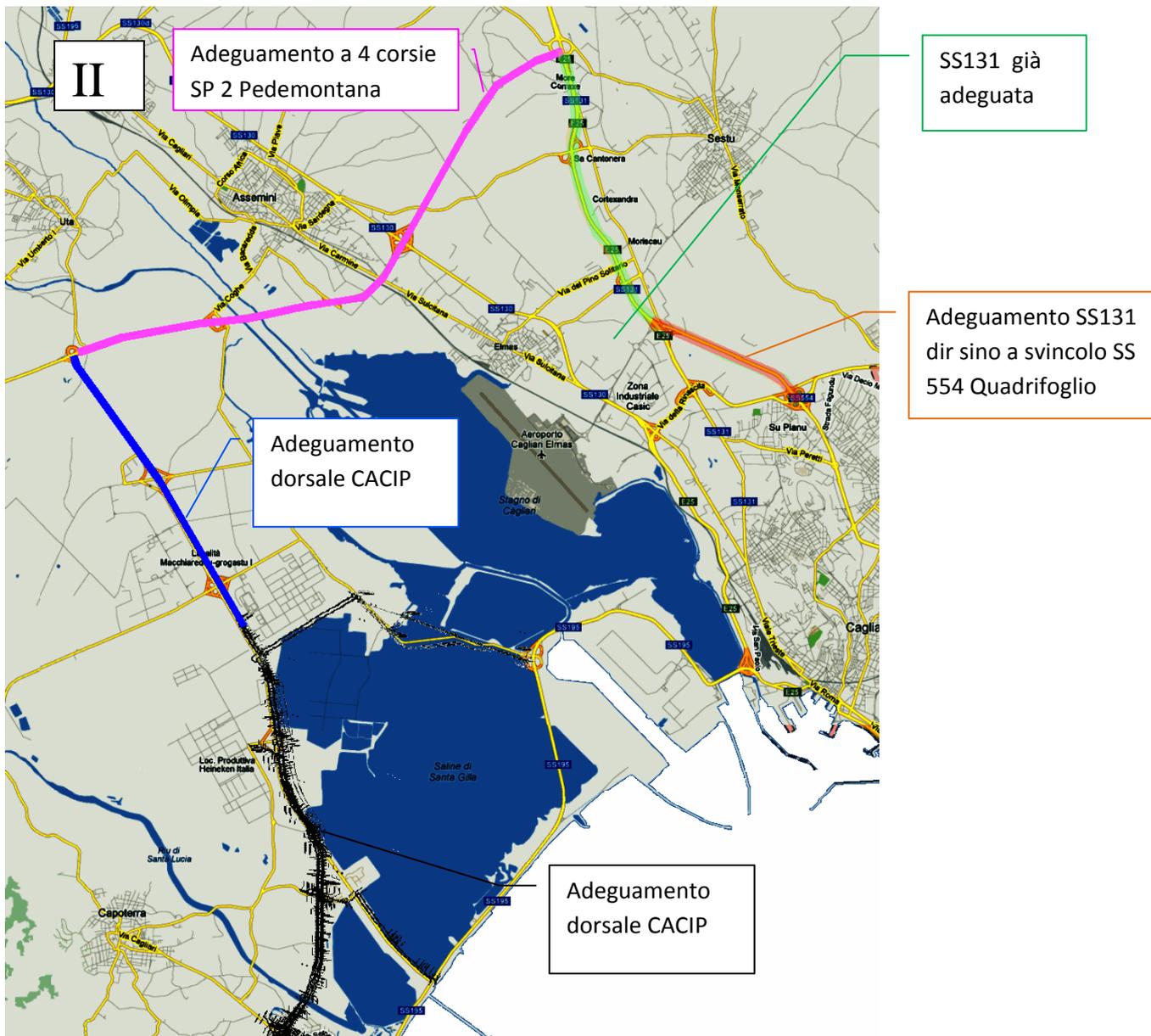
Il progetto è quello definito già nel 2004 tra lo svincolo Inceneritore e Villa d'Orri dove si innesta al tratto esistente a 4 corsie e nel comune di Sarroch.

5. Sistemazione lotto esistente Sarroch

Il lotto esistente necessita di importanti interventi per ripristinare i cedimenti di alcuni rilevati, per adeguare la sezione e per il ripristino della frattura del territorio di Sarroch a seguito della sua realizzazione

6. SS 195 Da Villa San Pietro a Pula (in esecuzione)

Il progetto è quello definito già nel 2004 tra lo svincolo prima di Villa San Pietro sino all'intersezione con la vecchia SS 195 a Pula in prossimità del km 30.



Nel secondo settore compreso tra Macchiareddu e Sestu la viabilità già esistente non presenta particolari problemi ma necessità di un adeguamento normativo sia come sezione trasversale sia come tipologia.

Partendo da sud l'adeguamento a standard tipo B della dorsale consortile CACIP consentirà di progettare il traffico di lunga percorrenza, specie quello pesante, verso le direttrici regionali della SS 131 e SS 130. In prossimità dell'abitato di Uta la dorsale CACIP si innesta sulla pedemontana SP 2 attualmente a 2 corsie. Per questa si impone il suo adeguamento a sagoma tipo B a 4 corsie sino all'intersezione con la SS 131 presso lo svincolo di Sestu. Da qui la viabilità risulta già adeguata e non sono previsti nel medio termine ulteriori implementazioni. Queste saranno necessarie sulla SS 131 dir che connette la SS 131 con lo svincolo a quadrifoglio sulla SS 554. In questo caso sarà necessario l'adeguamento della sezione attualmente classificabile come tipo A modificato delle vecchie norme CNR.

La riqualificazione della SS 554 a strada tipo D, nel terzo settore, è l'intervento più rilevante di tutta l'area vasta e che permetterà una volta attuato il superamento di numerose criticità.

Nel luglio 2008 la RAS Ass. LLPP ha sottoscritto con i comuni di Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, la Provincia di Cagliari e Anas S.P.A. un Accordo di Programma per la riqualificazione della strada e per l'eliminazione delle intersezioni

semaforizzate. Nel dicembre 2011 anche il comune di Cagliari ha aderito all'Accordo. Il Progetto prevede due fasi. La prima vede la realizzazione di svincoli e sovrappassi al fine di eliminare gli attuali semafori, l'adeguamento della sede della SS 554 in corrispondenza degli svincoli, nonché una complessa rete di raccordi con la viabilità locale e strade complanari all'asse principale, al servizio delle numerose attività produttive e commerciali presenti ai lati. Questa fase ha visto la predisposizione di progetto preliminare approvato e dotato di parziale copertura finanziaria. Nella seconda fase è previsto l'adeguamento della sezione corrente. La sezione stradale di progetto è quella di strada Tipo D " Urbana di Scorrimento" secondo il DM 5.11.2001. La scelta di tale tipologia è ineluttabile nel territorio fortemente antropizzato e ha permesso di limitare gli impatti sull'assetto ormai consolidato della struttura insediativa, nonché il raccordo capillare della strada con la viabilità locale. Questo aspetto è stato il tema che ha dominato la progettazione poiché la mancanza di relazioni e di connessioni tra la rete viaria dei territori attraversati e la circonvallazione cagliaritano è il principale motivo di criticità. Sono state dunque rigettate ipotesi di tipologie stradali di maggior rango che solo in modo molto rigido si inseriscono nel corridoio viario, aggravando per assurdo le citate problematiche. L'eliminazione degli svincoli è stata quindi accompagnata dalla riorganizzazione e completamento della rete viaria sia all'interno della cinta di circonvallazione sia al suo esterno. L'immagine della pagina seguente mette bene in evidenza tale aspetto.

In questi termini più che il progetto di una strada, il suo disegno è stato affrontato come una rete complessa dove la priorità è stata data alle sue relazioni con il tessuto urbanizzato dell'area, al rispetto delle vocazioni artigianali e commerciali, alla mitigazione dell'impatto sulle residenze prospicienti la strada, a rimarginare la cesura creata dalla strada. Ciò ha permesso di risolvere la grave frattura territoriale dei comuni di Monserrato, Selargius, Quartucciu e Quartu tra le aree a nord e a sud dell'attuale circonvallazione.

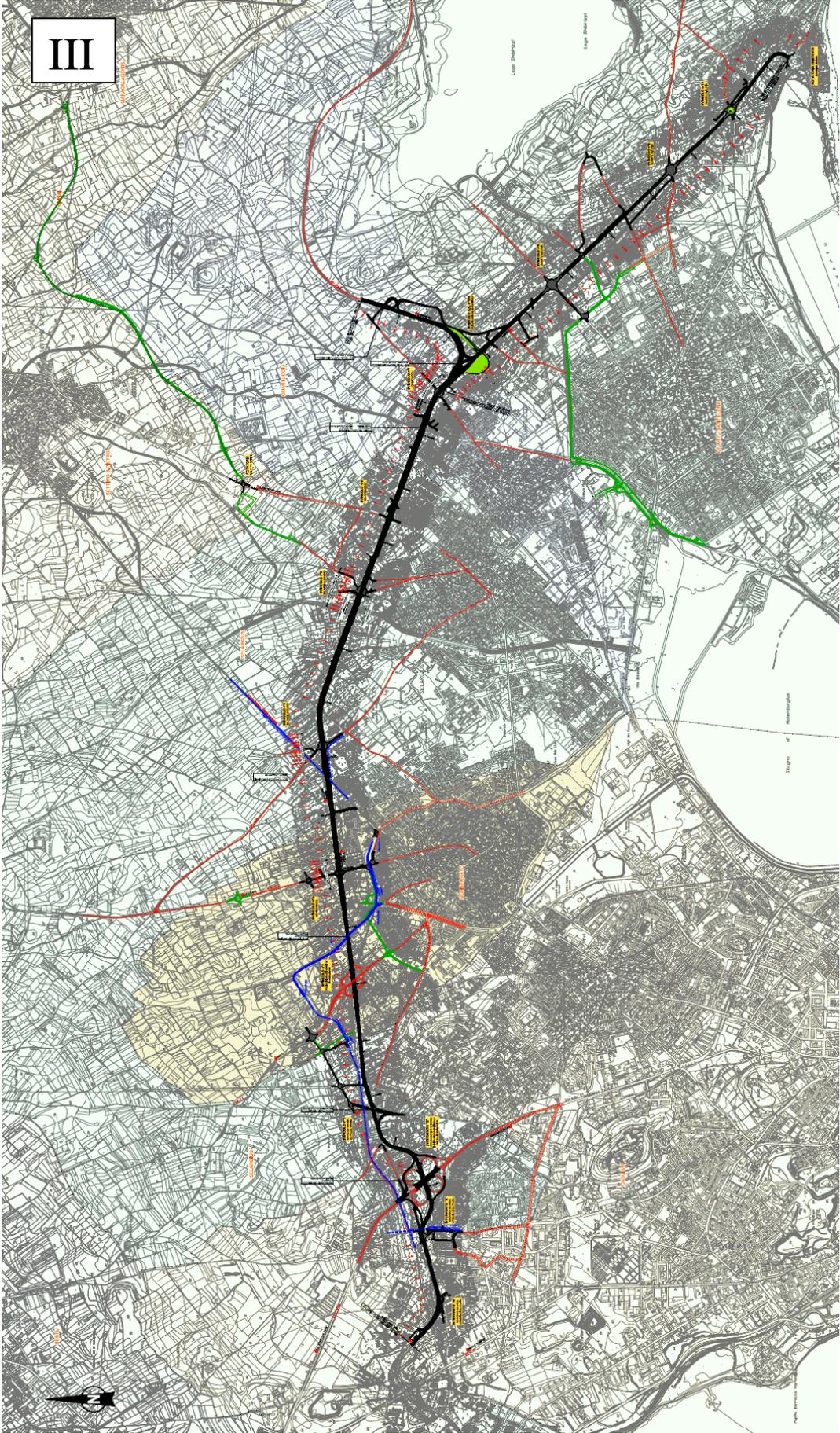
Tra le più importanti novità introdotte nel progetto, in conseguenza del riassetto definito nel Piano Regionale dei Trasporti, è stata la previsione di declassificare il tratto compreso tra lo svincolo per la SS 125 e la SP 17 verso il Margine Rosso.

In questo tratto le 2 intersezioni semaforizzate sono state risolte con rotatorie a raso. L'inserimento di una terza e nuova rotatoria prima di quella del Margine Rosso permette un nuovo accesso a Quartu nelle nuove lottizzazioni di Quartello e alla viabilità di piano di Quartu. L'intervento fornisce oltre a risolvere le relazioni tra due parti attualmente non comunicanti di Quartu mette la strada in una nuova prospettiva quale asse di approccio alle aree costiere del Poetto e della SP 17, introducendo in tal modo progressivamente caratteri di urbanità all'interno di un territorio di valenza ambientale e ricreativa (Parco di Molentargius, compendio Poetto).

Oltre alla strada, gli svincoli, le rampe di ingresso e uscita si segnalano di particolare importanza la previsione di alcune sistemazioni della viabilità funzionali alle prestazioni complessive del futuro assetto della SS 554. In particolare:

- Quartu S.E.: percorso di circonvallazione urbana tra gli abitati di Quartu e Quartucciu da Viale Marconi – Via Giotto – Via Siena - Via Brigatta Sassari
- Selargius - Percorso di circonvallazione attraverso le aree commerciali e industriali di Selargius – SP 15 – via Edison – SS 554 in prosecuzione della nuova circonvallazione di Settimo Sinnai della Provincia di Cagliari
- Selargius – sistemazione Strada Fagundu e rotatorie al servizio di Su Pezzu Mannu in connessione con la nuova rotatoria sulla strada provinciale per Sestu – Cittadella Universitaria
- Monserrato: completamento dell'anello di circonvallazione interna tra via Porto Botte e Caracalla con la via Gottardo in connessione con i nuovi lavori per la realizzazione della metropolitana tratta Gottardo – Policlinico
- Monserrato: sistemazione di rotatorie di accesso a nuovi quartieri previste sulla SS 387
- Cagliari- Sistemazione dell'accesso al quartiere Mulinu Becciu – Su Planu e sistemazione della viabilità di via Peiretti e via Pier della Francesca

III



Il Progetto prevede i seguenti interventi:

- Intervento A: Accesso all'area urbana di Mulinu Becciu - Su Planu, tramite interventi sulla viabilità locale.
- Intervento B: Secondo accesso all'area urbana di Mulinu Becciu - Su Planu, tramite interventi sulla viabilità locale.
- Intervento C: Adeguamento dello svincolo a quadrifoglio esistente sull'innesto con la SS 131 dir.
- Intervento 1: Cavalcavia di collegamento dell'area urbana di Barracca Manna (Is Corrias-Su Pezzu Mannu), prevedendo la possibilità di eliminare le interferenze con le reti ENEL.
- Intervento 2: Miglioramento svincolo con cittadella Universitaria. Tale intervento, ancorché inserito nello studio funzionale della tratta, non è compreso nel progetto, in quanto è rappresentato dallo svincolo posto in prossimità della Cittadella Universitaria, in corso di realizzazione a cura della Provincia di Cagliari e per il quale la Provincia ha in progetto la realizzazione di una rotatoria di accesso alla Cittadella
- Intervento 3: Svincolo in adiacenza al Cimitero di Monserrato, che consente il collegamento con Monserrato e con la SS 387, diretta verso Dolianova, privilegiando la soluzione con la SS 554 in viadotto e la rotatoria sulla SS 387.
- Intervento 4: Svincolo in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 93.
- Intervento 5: Svincolo per Selargius;
- Intervento 6: Secondo collegamento con Selargius, in adiacenza al Cimitero, in connessione con la S.P. 15 diretta verso Settimo San Pietro, Sinnai e Maracalagonis.
- Intervento 7: Svincolo di Quartucciu. Riconfigurazione dell'attuale intersezione con la SS 125 e declassamento del tronco terminale di SS 554 in territorio di Quartu.
- Intervento 8: Rotatoria di collegamento con la viabilità locale di Quartu Sant'Elena – viale Marconi.
- Intervento 9: Rotatoria di collegamento con la viabilità locale di Quartu Sant'Elena – Pizze e' Serra.
- Intervento 10: Rotatoria di collegamento con la viabilità locale di Quartu Sant'Elena – Quartello.

In relazione a tutti gli interventi l'accordo prevede anche lo studio dei percorsi ciclopeditoni che consentano la mobilità in sicurezza tra i territori a nord e a sud della SS 554 e il completamento dei percorsi urbani che dovranno essere oggetto di specifiche progettazioni.

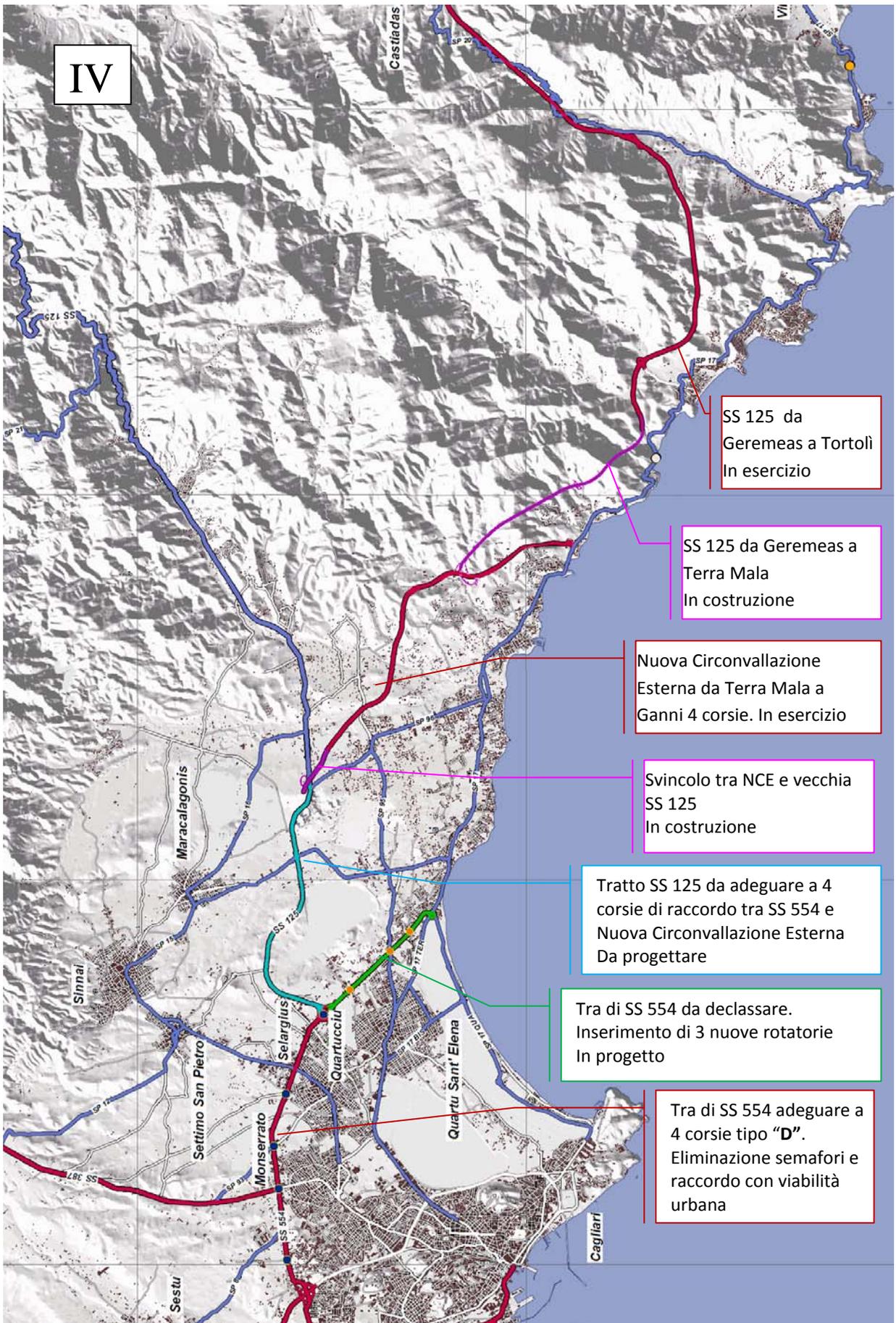
Il 29 febbraio 2012 l'Assessore Regionale ha firmato il decreto di attribuzione delle risorse per gli interventi prioritari per circa 44 M€.

Infine per quanto riguarda il settore 4, mostrato nell'immagine della seguente pagina, sono in corso di esecuzione importanti interventi per la saldatura della SS125 e la Nuova Circonvallazione Esterna di Cagliari.

A partire dallo svincolo sulla SS 554 di Quartucciu la nuova direttrice di circonvallazione ripercorre il tratto di SS 125 che aggira il bacino del Simbirizzi. In quest'area è necessaria la progettazione dell'intervento comprensivo dell'intersezione a livelli sfalsati con la strada provinciale per Maracalagonis. Questo intervento si riconnette allo svincolo in località Ganni attualmente in costruzione da parte dell'ANAS e che si prevede aperto entro il 2012.

L'intervento più importante è rappresentato dal lotto di nuova SS 125 che partendo dalla Nuova Circonvallazione Esterna di Cagliari in località Terra Mala si salda con il lotto recentemente aperto al traffico e che conduce verso la costa sud-orientale verso Villasimius e poi a nord sino a Tortolì.

IV



SS 125 da Geremeas a Tortoli
In esercizio

SS 125 da Geremeas a Terra Mala
In costruzione

Nuova Circonvallazione Esterna da Terra Mala a Ganni 4 corsie. In esercizio

Svincolo tra NCE e vecchia SS 125
In costruzione

Tratto SS 125 da adeguare a 4 corsie di raccordo tra SS 554 e Nuova Circonvallazione Esterna
Da progettare

Tra di SS 554 da declassare. Inserimento di 3 nuove rotonde
In progetto

Tra di SS 554 adeguare a 4 corsie tipo "D". Eliminazione semafori e raccordo con viabilità urbana

4. I nuovi assi di ricucitura urbana e di riequilibrio territoriale

- a) **Riqualficazione vecchia Strada Statale SS 195** e suo adeguamento ad asse urbano del tratto tra Sarroch, Villa San Pietro e Pula. La strada, successivamente alla declassificazione conseguente alla apertura della nuova 4 corsie (2016), in ottemperanza degli indirizzi del PPR dovrà assumere caratteristiche urbane e di asse attrezzato al servizio degli insediamenti residenziali, turistici e per i percorsi naturalistici e storico archeologici dell'area. Per tale asse sarà necessaria una aspecifica progettazione unitaria che aggiunga elementi di arredo, piste ciclopedonali, fermate bus attrezzate, piazzole e risolva le attuali intersezioni di accesso nei territori di Sarroch, Villa San Pietro e Pula con schemi a rotatoria.
- b) **Adeguamento della viabilità Contivecchi a strada parco.** La sensibilità ambientale e l'elevato costo finanziario di chiudere la SS 195 attraverso la laguna di Santa Gilla hanno modellato la strada orientandola verso nord ripercorrendo la dorsale CACIP. Tuttavia l'esigenza di chiudere l'itinerario verso Cagliari è soddisfatta attraverso il progetto di una viabilità a 4 corsie che ripercorre la viabilità Casic, che in corrispondenza delle saline Contivecchi si suddivide, sfruttando l'attuale pista Elettrodotto e la storica strada Contivecchi. Si delinea in tal modo una viabilità completamente a 4 corsie tra Cagliari e Pulain cui l'ultimo tratto assume particolare caratteristiche di green way nell'attraversamento delle saline e dello stagno, introducendo contemporaneamente caratteri di urbanità e rallentamento delle correnti veicolari.
- c) **Riqualficazione e messa in sicurezza SS 130.** Gli interventi lungo la strada statale 130 nel tratto che collega il Comune di Elmas al Comune di Decimomannu, passando per Assemmini, riguardano i lavori per la messa in sicurezza e l'eliminazione degli incroci a raso della SS 130. La strada che rappresenta il collegamento principale con l'area vasta di tutto il settore sud occidentale della Sardegna, consentendo i collegamenti tra il capoluogo e importanti centri quali i Comuni di Elmas, Assemmini e Decimomannu dove assume caratteri di urbanità per le numerose attività produttive e commerciali ai lati. Oltre a servire l'aeroporto ha numerose relazioni con la viabilità di adduzione e dato l'intenso traffico veicolare è stata teatro, negli ultimi anni, di numerosi incidenti, legati principalmente all'eccessiva velocità di percorrenza, concentrati nel tratto compreso tra Elmas e Decimomannu. Alcuni interventi relativi alla SS 130 sono ricompresi nell'Accordo di Programma Quadro "Viabilità", sottoscritto in data 11.7.2003 dalla Regione Autonoma della Sardegna, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'ANAS e prevedono l'eliminazione degli incroci a raso in prossimità degli ingressi ai Comuni di Elmas, Assemmini e Decimomannu, nonché la messa in sicurezza della tratta da Elmas a Decimomannu, con la realizzazione della barriera spartitraffico tra i due sensi di percorrenza. Con la delibera GR 47/19 - 30 dicembre 2010, in considerazione della necessità di promuovere la tempestiva attuazione di tali opere, la Regione - Assessorato dei Lavori Pubblici si è fatta carico della progettazione dei lavori di realizzazione di quattro svincoli sulla SS 130, denominati "Elmas Sud", "Decimomannu Est", "Assemmini Via Sardegna" e "Assemmini Via Tevere". Con riferimento alle intersezioni presenti nel territorio del Comune di Decimomannu, lo svincolo in prossimità della Via San Sperate, oltre a costituire uno degli accessi all'abitato di Decimomannu, realizza il collegamento tra la SS 130 e la SS 131, attraverso la SS 130 Diramazione. Oggi l'incrocio a raso è interessato da considerevoli volumi di traffico e presenta forti elementi di pericolosità, legati al fatto che i veicoli in transito devono attraversare la carreggiata della SS 130 per completare le manovre di attraversamento e di svolta a sinistra. Il Comune di Decimomannu, nelle more della definizione dello svincolo previsto nel proprio territorio ha proposto l'installazione di un impianto semaforico, per l'assoluta urgenza di mettere in sicurezza l'intersezione, attraverso la realizzazione di alcuni interventi provvisori che concorrano al miglioramento delle condizioni di sicurezza del deflusso veicolare e alla riduzione dell'incidentalità della strada. Nell'immagine seguente sono rappresentate le progettazioni in corso da parte della RAS Ass. LLPP e dell'ANAS.



d) Asse attrezzato urbano Elmas- Assemini-Decimomannu

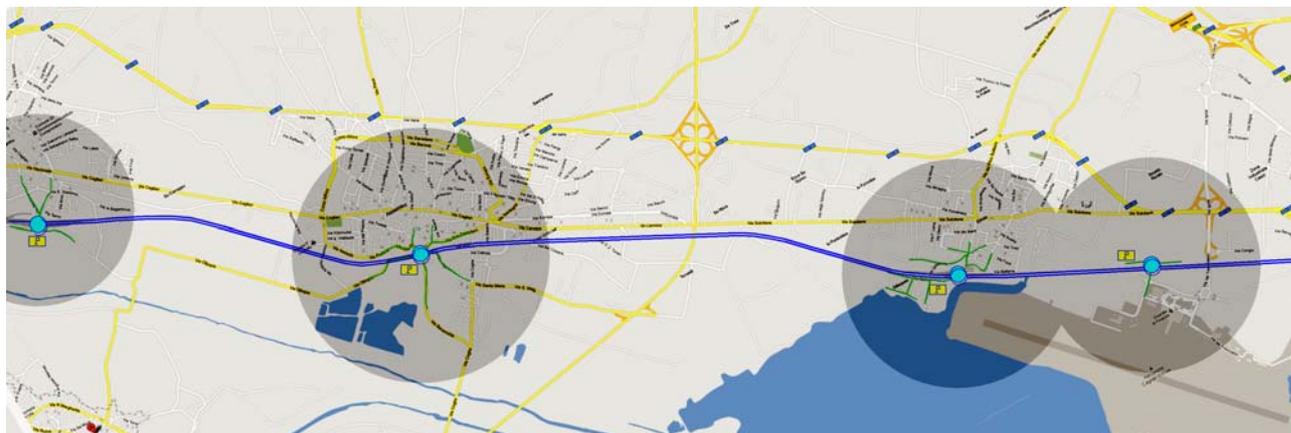
Gli interventi riguardano aree e stabili di RFI che costituiranno, insieme alle superfici pubbliche e non interessate dalle opere, dei poli potenzialmente suscettibili di recupero e riqualificazione di diverse funzioni, quali:

- l'accessibilità e l'intermodalità ferro-gomma attraverso percorsi pedonali, parcheggi di scambio, fermate, aree per la sosta degli autobus urbani ed extra urbani;
- la ricucitura e il potenziamento dei collegamenti (di tipo pedonale, ciclabile e dei mezzi pubblici) verso i centri urbani di Assemini, Elmas e Decimomannu;
- il recupero delle superfici di sedime RFI e dei suoi stabili a funzioni plurime: di vetrina delle Comunità, di esposizione dei prodotti tipici locali, ricreativi, etc;
- il miglioramento della qualità degli spazi e la fruibilità dei servizi già presenti;
- la messa a disposizione di spazi per la realizzazione e/o il recupero di volumi, finalizzati al potenziamento dei servizi e del commercio attraverso il richiamo del capitale privato o dove possibile di quello pubblico nel comparto prospiciente o all'interno delle aree oggetto dell'intervento.

L'ambito di riferimento della proposta riguarda il territorio dei Comuni di Assemini, Decimomannu, Elmas e Cagliari.

La rilevanza sovralocale dell'intervento in oggetto è evidente in quanto l'obbiettivo è quello di offrire un servizio di livello metropolitano che interesserà con 8 stazioni/fermate i quattro centri di Cagliari, Elmas, Assemini e Decimomannu creando un "corridoio" urbano polifunzionale che ha, nelle diverse stazioni posizionate lungo il tracciato ferroviario, i poli di diffusione di effetti di integrazione economico/sociale e di riqualificazione urbana.

Le stazioni RFI, gli spazi e gli eventuali volumi adiacenti alle stazioni potranno costituire le porte d'ingresso per nuovi insediamenti di servizi a favore di potenziali intense relazioni economiche e sociali che attraverso questa idea progettuale si intende indirizzare all'uso del servizio ferroviario. Ciò ai fini, da un lato, del decongestionamento del centro di Cagliari e, dall'altro, della proposizione di Assemini, Elmas e Decimomannu quali centri erogatori di servizi di livello metropolitano e regionale.



e) Chiusura dell'Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari – interconnessione con le SS 131, 130 e aeroporto.

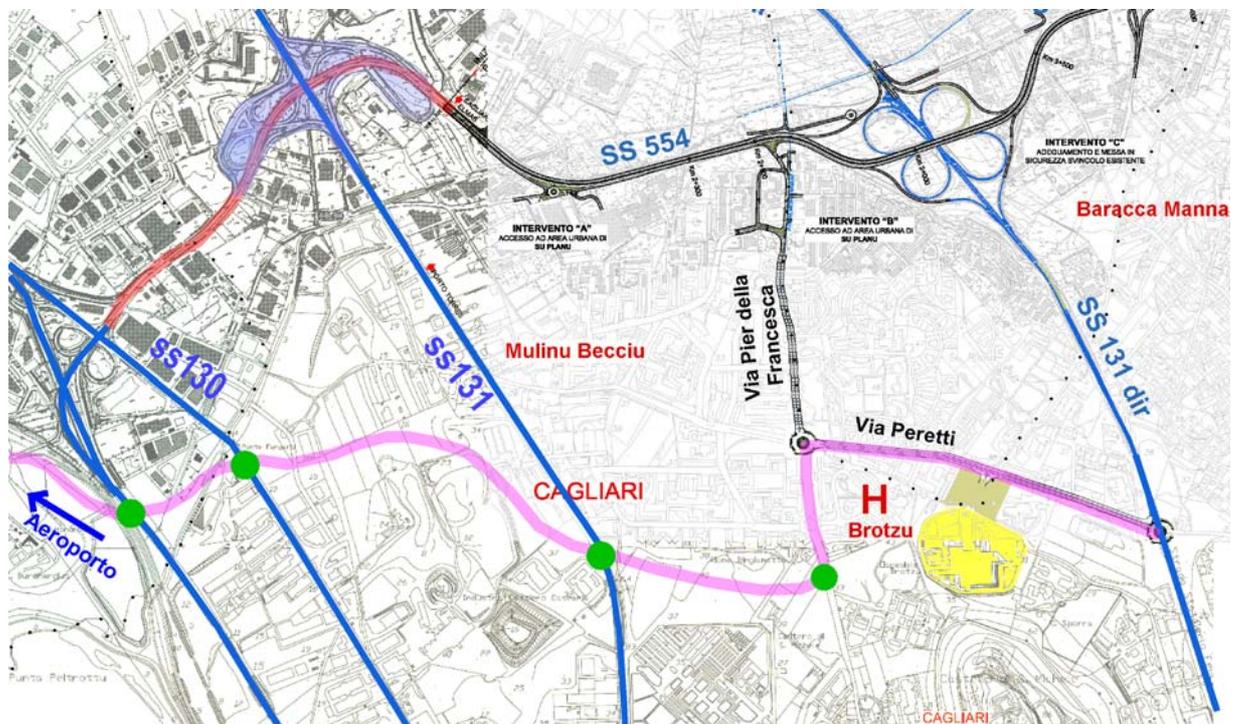
L'Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari riveste un'importanza fondamentale nel accompagnare i flussi di traffico verso i principali attrattori della via Roma e nel evitare l'attraversamento di popolosi quartieri. L'intervento è integrato con il progetto di sistemazione della SS 554 che prevede la sistemazione del primo tratto tra l'Asse Mediano e via Pier della Francesca attraverso l'adeguamento e messa in sicurezza della via Peretti. Ciò consente un diverso schema della viabilità di accesso ai quartieri di Mulinu Becciu, Su Planu e all'Ospedale Brotzu. Nel prosieguo l'intervento di interconnessione Asse Mediano

di Scorrimento – SS 131 – SS 130 – Aeroporto prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura e i relativi nodi a partire dalla via Is Corrias.

Questi interventi hanno beneficiato di un finanziamento di 5,45 M€ stanziati a favore del Comune di Cagliari nell'ambito della sistemazione della SS 554 e di ulteriori 45 M€ nell'ambito dei PAR FAS della RAS - 2010-2014.

L'intervento si attesta, dopo avere superato la SS 131 e la SS 130 in corrispondenza del raccordo San Paolo con lo scavalco di tale bretella e il ricongiungimento con la viabilità aeroportuale a sud. Ciò consente di realizzare un secondo accesso allo scalo - intercluso dalla laguna e dalla linea ferrata e attualmente garantito da un'unica arteria viaria.

Infine si segnala come sarà necessario estendere la progettazione per la sistemazione della SS 554 anche al tratto compreso tra il Raccordo San Paolo (SS130) e la Motorizzazione Civile, dove la criticità è rappresentata dalla complessità dello svincolo con la SS 131 e dalla presenza di numerose attività produttive e commerciali che accedono direttamente alla statale. Si impone in questa tratta di SS 554 regolamentare gli accessi attraverso la riconfigurazione dello svincolo delle rampe e tramite corsie complanari che raccolgono il traffico dei frontisti e lo immettono in sicurezza all'interno della statale.



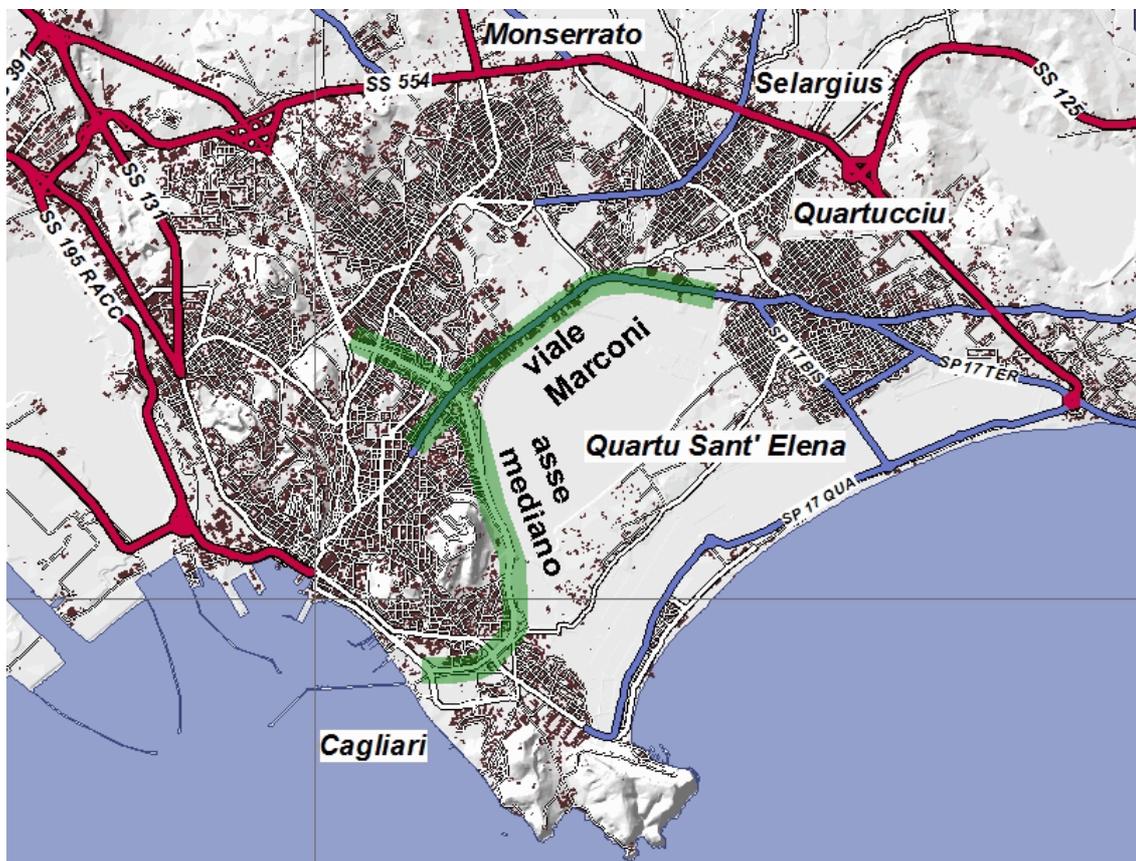
f) Riquilificazione e messa in sicurezza del viale Marconi e dell'Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari a favore del TPL e delle relazioni con i quartieri

Il viale Marconi costituisce da sempre, per la correlazione stretta tra le due zone più densamente abitate dell'Area Metropolitana, il principale asse di penetrazione verso Cagliari. Su di esso si registrano i più alti volumi di traffico regionale con oltre 65.000 veicoli giorno ed un tasso elevatissimo di incidentalità. L'incremento degli insediamenti urbanistici, della pendolarità e l'aumento della motorizzazione privata, a fronte di pochissimi interventi infrastrutturali, hanno determinato situazioni frequenti di congestione del traffico e pericolosità. L'asse viario è caratterizzato da una serie di vincoli e immissioni che limitano la fluidità del traffico e che richiederebbero altri interventi infrastrutturali per migliorarne la

capacità di smaltimento almeno fino allo svincolo dell'Asse Mediano che potrebbe svolgere la sua funzione di distribuzione dei flussi di traffico nelle varie zone della città.

L'esigenza prioritaria della nuova amministrazione è quella di potenziare il sistema di trasporto collettivo attraverso l'inserimento delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici e restituire ad una vocazione commerciale l'attuale asse stradale, percorso da pesantissimi flussi pendolari. Ricadute positive avrebbe anche il traffico veicolare che vedrebbe le intersezioni semaforizzate sostituite da rotonde. Una maggiore fluidità, con velocità contenute e controllate, permetterebbe di incrementare la sicurezza in uno degli assi a maggiore rischio dell'intera regione. La riqualificazione prevede anche la sistemazione degli spazi laterali per la mobilità ciclopedonale e la sosta.

Attualmente il Viale Marconi non può certo considerarsi una via commerciale ma piuttosto un'arteria attraversata da un altissimo traffico pendolare, in condizioni di scarsa sicurezza, evitata da coloro che potenzialmente potrebbero avere un interesse agli acquisti. Restituire decoro, fluidità, sicurezza ed una migliore accessibilità è possibile ripensando l'intervento nel suo insieme, anche a favore delle attività commerciali.



Per raggiungere questi obiettivi è assolutamente necessario istituire il senso unico sul Viale Marconi in direzione Cagliari, nel tratto compreso tra il ponte sul Terramaini, dove si ricongiunge con la strada arginale e il semaforo sotto l'Asse Mediando di Scorrimento che verrebbe eliminato per inserire una rotonda e una bretella verso via Castiglione. Per l'attuazione dell'ipotesi progettuale sarà necessario anche eliminare alcune criticità quali le strozzature in corrispondenza del ponte su Terramaini e dei locali di Videolina, superare l'insufficienza delle rampe sullo svincolo di Via Berlino sull'Asse Mediano di Scorrimento e sistemare molti degli ingressi e delle uscite.

Con la realizzazione della strada arginale che può assorbire il traffico in uscita da Cagliari verso l'hinterland e con alcuni interventi di adeguamento, la proposta che si ritiene preferibile è quella di istituire il senso unico da Is Pontis Paris fino allo svincolo dell'Asse

Mediano, con eliminazione dei semafori, con una corsia preferenziale in ingresso a Cagliari, tre corsie per il traffico normale (almeno fino a Via Mercalli) e una corsia preferenziale in uscita da Cagliari. Il traffico privato in uscita da Cagliari dovrà essere convogliato interamente sulla strada arginale Terramaini.

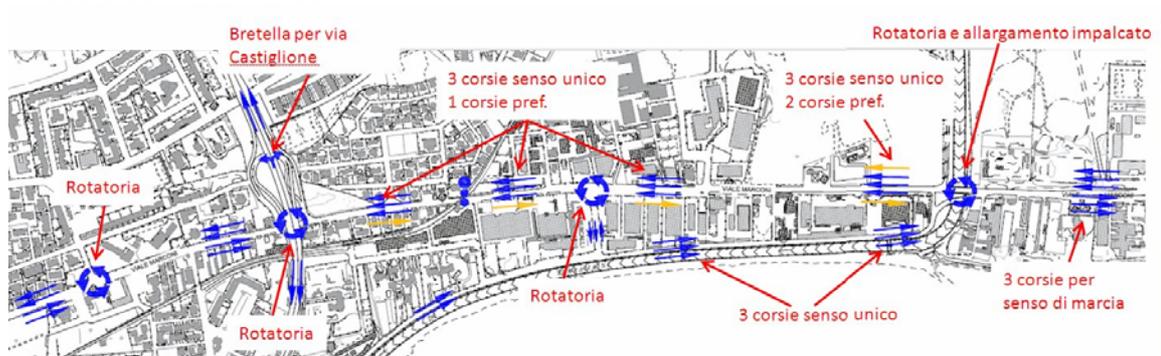
La proposta del senso unico comporta in ogni caso l'analisi dello smaltimento dei flussi in uscita da Cagliari per i quali resterebbe inibito il viale Marconi. Si rende pertanto necessaria l'individuazione degli itinerari alternativi soprattutto per i veicoli provenienti dalla zona nord di Cagliari dall'Asse Mediano, migliorare i rapporti tra il viale Marconi e la via Castiglione, sfruttare assi quali via Mercalli, via Newton per alleggerire la pressione in uscita sul viale Marconi.

Gli interventi previsti sono:

1. Allargamento ponte viale Marconi- Terramaini: La larghezza del ponte non consente la realizzazione delle corsie necessarie, occorre ristudiare un allargamento del ponte con una nuova distribuzione delle corsie di marcia.
2. Rotatoria viale Marconi - Mercalli: La rotatoria dimensionata correttamente richiederebbe l'attivazione di alcune fasce di esproprio. Si deve verificare se riducendo le dimensioni della rotatoria si riesce a smaltire il traffico in ingresso nelle ore di punta.
3. Rotatoria svincolo Asse Mediano: Sotto lo svincolo dell'Asse si può realizzare una rotatoria che consente l'accesso alle due direzioni di marcia dell'Asse Mediano per tutti i veicoli provenienti dalle due direzioni
4. Rotatoria Viale Marconi- Sarpi: Questa rotatoria consente di migliorare la circolazione nell'incrocio, le fasce di allargamento ricadono su aree di proprietà comunale
5. Rotatoria viale Torricelli –Asse Mediano: Questa rotatoria consente di migliorare l'accessibilità all'Asse mediano per i veicoli provenienti dalla via Vesalio
6. Collegamento svincolo Asse con via Castiglione: La realizzazione di una bretella di collegamento, sotto l'impalcato dell'Asse, dalla testata dello svincolo con la via Castiglione e con la via Volta consente di convogliare il traffico diretto verso il CEP e il Quartiere Europeo
7. Apertura uscita diretta Asse Mediano - Svincolo via Berlino: I veicoli che dall'Asse Mediano dovranno raggiungere la strada arginale, in quanto lo svincolo in uscita da Cagliari verso il viale Marconi viene interdetto per il traffico privato, dovranno utilizzare preferenzialmente questo svincolo che pertanto dovrà essere alleggerito del traffico che può uscire direttamente su via Berlino senza percorrere l'intero anello di svincolo e configgere con le correnti veicolari proveniente dal centro di Cagliari.
8. Apertura uscita lottizzazione Magnolia – via Cettigne: La nuova bretella di uscita predisposta dalla Lottizzazione Magnolia può essere utilizzata per convogliare una parte del traffico diretto verso la strada arginale.
9. Miglioramento uscita via dei Conversi- Asse Mediano: Il traffico che già utilizza lo svincolo di via dei Conversi in ingresso deve essere potenziato per migliorare la capacità di deflusso con la realizzazione di una corsia di accelerazione affiancata all'Asse Mediano.
10. Progetto Svincolo via dei Salinieri – Tramontana: Questo progetto consente il ricongiungimento anche pedonale del quartiere La Palma con il Quartiere Monte Mixi.
11. Apertura via Hertz: La realizzazione della svolta dalla strada arginale consente il rientro intermedio su viale Marconi per il servizio delle Aziende



12. Allargamento Videolina: All'altezza del fabbricato di Videolina si presenta una strettoia che non consente la realizzazione delle corsie previste, per cui come in qualche altro sito si rende necessario procedere a degli espropri.
13. Strada arginale verso via Pisano: Questo è un intervento secondario su una strada che esiste lungo il canale di Terramaini. Attualmente la strada è senza uscita, il collegamento con la via Pisano consentirebbe un deflusso dei veicoli diretti verso Pirri, scaricando parzialmente il viale Marconi.
14. Collegamento zona cittadella finanziaria con via Venturi – Newton: Anche questa viabilità necessita di un completamento che consenta la ricongiunzione con la via Vesalio che consentirebbe il deflusso dei veicoli da e per il viale Marconi con l'utilizzo della rotatoria di via Mercalli
15. Miglioramento viabilità via Galvani – Mercalli: Il convogliamento di una parte del traffico in uscita da Cagliari verso la via Mercalli richiede un deflusso costante con una circolazione rotatoria o simile con un allargamento anche della stessa via Mercalli nelle strettoie e nelle curve.
16. riqualificazione e sistemazione degli spazi laterali per la mobilità ciclopedonale e la sosta del viale Marconi.



g) Riqualificazione della viabilità ex SS131 e SP 8 (Elmas – Sestu – Policlinico)

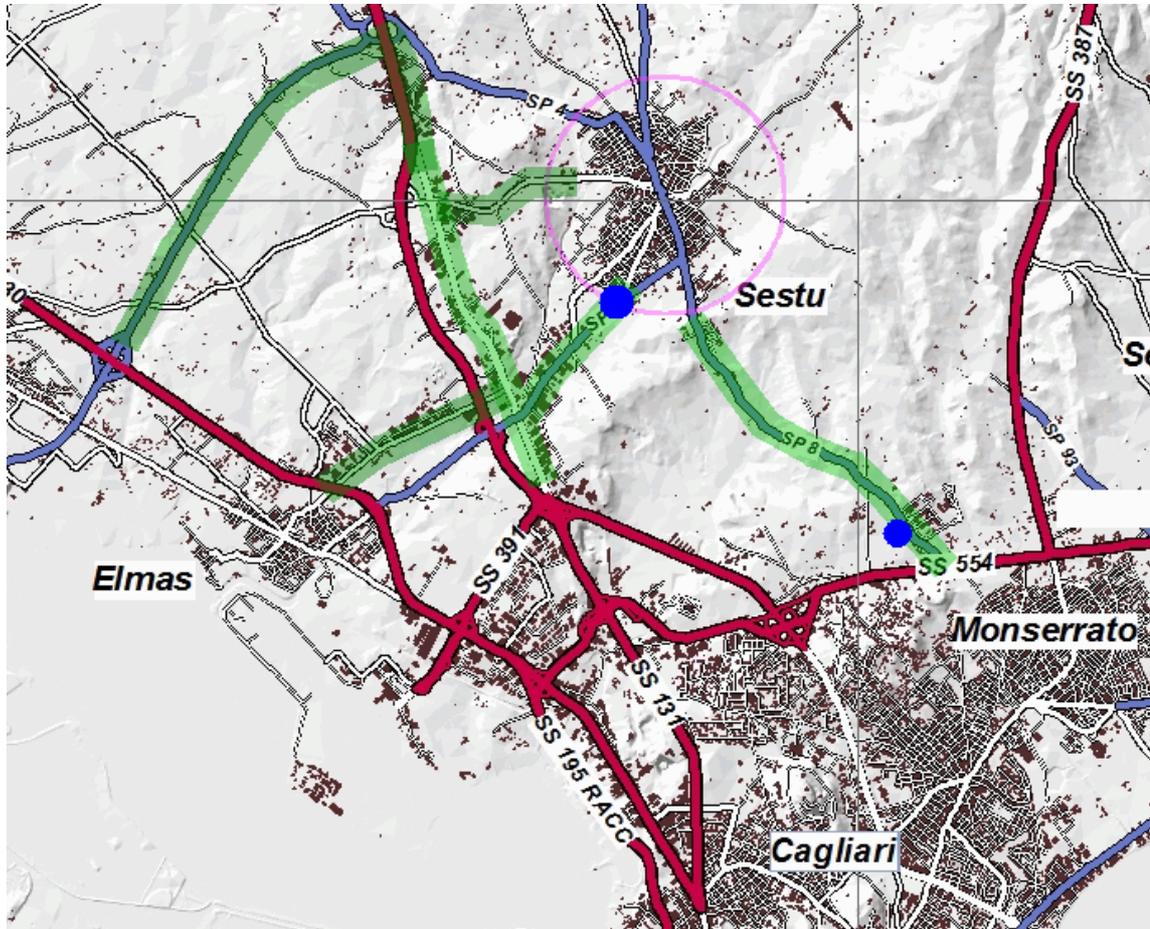
Il contesto territoriale compreso tra la SS 554 e la ex SS 131 va rafforzando la sua specializzazione commerciale. Importanti processi di metropolizzazione, con forte integrazione tra residenza e terziario (servizi alla produzione, amministrativi di rango, culturali e ricreativi) vedono un progressivo decentramento di attività ma anche una frammistione spaziale dell'edificato con la specializzazione commerciale e produttiva. In quest'area che ha come fulcro l'abitato di Sestu ma che coinvolge anche i territori di Elmas, Cagliari, Monserrato e Seargius è presente il reliquato stradale dell'ex SS131 che deve essere riqualificato come un grande viale asse attrezzato al servizio delle attività produttive e del commercio.

Importante è anche la sistemazione della SP 8 che raccordandosi con la ex SS131 conduce alla SS 554 attraverso il centro di Sestu per poi lambire la Cittadella Universitaria e il Policlinico. Al contorno di questa infrastruttura si vanno diffondendo gli stessi processi di metropolizzazione che necessiteranno di interventi di sistemazione e adeguamento della sede stradale nonché dei suoi nodi attraverso rotatorie.

Tale sistema consente un più forte e razionale collegamento tra le varie parti del territorio e l'area vasta permettendo di ridistribuire meglio i flussi di carico sulle porzioni ristrette della rete viaria, rendendo maggiormente accessibile gli insediamenti dell'area.

Alcuni interventi sono già stati avviati quali l'allargamento della viabilità di accesso a Sestu, la realizzazione di una rotatoria nella SP 8, della via Giulio Cesare verso la ex SS 131, la riqualificazione della ex SS 131. Altri sono programmati quali la realizzazione di una rotatoria di accesso al Centro agroalimentare; la sistemazione della strada comunale Sestu

- Selargius; la sistemazione della Via Monserrato nel tratto compreso tra il piano integrato "Dedalo" e il limite del territorio comunale in direzione Policlinico di Monserrato.
La riqualificazione della viabilità urbana ed extra urbana è improntato sulla realizzazione di più itinerari, di buone caratteristiche ed alta capacità che utilizzi la rete esistente e la sua integrazione con nuove tratte in un quadro di coordinamento con le politiche urbanistiche ed ambientali locali e sovra locali.



h) Riqualificazione delle aree periurbane lungo la SS 554 e gli assi radiali regionali

Il contesto urbano di riferimento è l'area urbana intercomunale cagliaritano e, più precisamente, l'area della conurbazione tra Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu Sant'Elena e dei comuni più esterni di Settimo San Pietro, Sinnai e Maracalagonis. Le aree periurbane lungo la a ridosso della cintura di circonvallazione di Cagliari e degli assi radiali di rango regionale, in virtù della loro qualità di aree strategiche di rango metropolitano, sono individuate quali sedi di localizzazione di nuove funzioni urbane rare: servizi generali e superiori e attività produttive strategiche compatibili con un'elevata qualità ambientale del contesto.

Si tratta di un progetto finalizzato a sviluppare processi di evoluzione metropolitana dell'area urbana cagliaritano. Pertanto risulta prioritario il coinvolgimento di tutti i comuni in un'ottica di coordinamento territoriale dal basso. Obiettivo dell'intervento è quello di rimuovere le criticità causate dal degrado urbano diffuso lungo tutto il corridoio infrastrutturale per effetto della realizzazione di trasformazioni non coordinate tra comuni contermini, per effetto dell'abusivismo edilizio, per effetto della mancanza di un progetto unitario di inserimento

ambientale e urbanistico e finanche viabilistico della principale infrastruttura del settore orientale dell'area urbana cagliaritano.

Tra le criticità che affliggono le aree periurbane lungo la SS 554, la SS 130, la SS 131 e SS 131 dir i loro raccordi e svincoli con i centri urbani si segnala la carenza di standard di qualità della viabilità adeguati alle esigenze della vita metropolitana e realmente fruibili. L'obiettivo è quello di salvaguardare e rafforzare il sistema delle aree agricole periurbane nei comuni di Moneserrato, Selargius, Quartucciu e le superfici interstiziali dei cosiddetti cunei verdi dell'area urbana e potenziare la connettività della rete ecologica dell'area vasta. I grandi spazi aperti residui dell'area periurbana sono interpretati come luoghi strategici per promuovere la realizzazione di corridoi e parchi metropolitani, capaci di risarcire la carenza di servizi delle periferie e contribuire al miglioramento della qualità della vita urbana. Attraverso il decongestionamento dei centri storici dell'area si vuole favorire la loro riqualificazione e valorizzazione in quanto luoghi del patrimonio culturale e sedi dell'identità locale. Obiettivi operativi sono dunque:

- Definire attraverso lo studio di fattibilità, un "Master Plan" di coordinamento territoriale di scala intercomunale metropolitana, per le aree periurbane attraversate dal corridoio infrastrutturale della SS554, che specifichi e declini alla scala locale gli indirizzi della pianificazione vigente di livello provinciale (PUP) e paesaggistica regionale (PPR) e integri le previsioni urbanistiche dei comuni contermini, oltre che le previsioni del Piano Urbano della Mobilità dell'area di Cagliari (PUM);
- Definire strumenti di *governance* sovralocale idonei all'attuazione coordinata e il più possibile unitaria delle trasformazioni territoriali comprese nelle immediate vicinanze del corridoio infrastrutturale della SS554, avvalendosi del Forum permanente dei Sindaci dell'area vasta di Cagliari e anche mediante l'individuazione di forme di partenariato pubblico-privato;
- Definire, in accordo tra i comuni e gli enti interessati e il partenariato pubblico privato, criteri ambientali, urbanistici ed ecologici omogenei per la sostenibilità ambientale delle azioni di trasformazione territoriale delle aree limitrofe al corridoio infrastrutturale della SS 554, mediante la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) delle previsioni del PISU proposto;
- Aumentare l'attrattività territoriale e la valenza economica delle aree periurbane interessate dal corridoio infrastrutturale della SS 554;
- Attrarre imprese innovative e attività produttive sostenibili e incentivarne la localizzazione nelle aree produttive riqualificate limitrofe al corridoio infrastrutturale;
- Diminuire la congestione delle aree centrali dell'area urbana a favore di un riequilibrio territoriale che privilegi le aree periurbane della SS 554 quali sedi di servizi rari metropolitani;
- Aumentare la dotazione globale di servizi rari metropolitani dell'area urbana cagliaritano;
- Riqualificare le aree periurbane residenziali dei Comuni attraversati dal corridoio infrastrutturale, mediante la realizzazione di standard urbanistici di interesse sovralocale;
- Salvaguardare e riqualificare le aree agricole periurbane limitrofe al corridoio infrastrutturale della SS 554;
- Rafforzare la connettività della rete ecologica metropolitana, salvaguardando i corridoi ecologici del bacino idrografico del sistema Molentargius-Saline-Poetto;
- Facilitare l'attuazione degli accordi di programma stipulati tra Comuni, Provincia e Regione per la realizzazione della rete metropolitana di superficie e per la riqualificazione della SS 554;
- Razionalizzare la rete viaria periurbana di interesse metropolitano e le sue connessioni con le aree centrali, mediante la gerarchizzazione della rete stessa e il suo completamento con le connessioni mancanti o carenti;
- Decongestionare i centri storici dei comuni dell'area urbana, mediante l'eliminazione dei flussi di traffico di attraversamento.

In particolare per l'ambito amministrativo del Comune di Selargius:

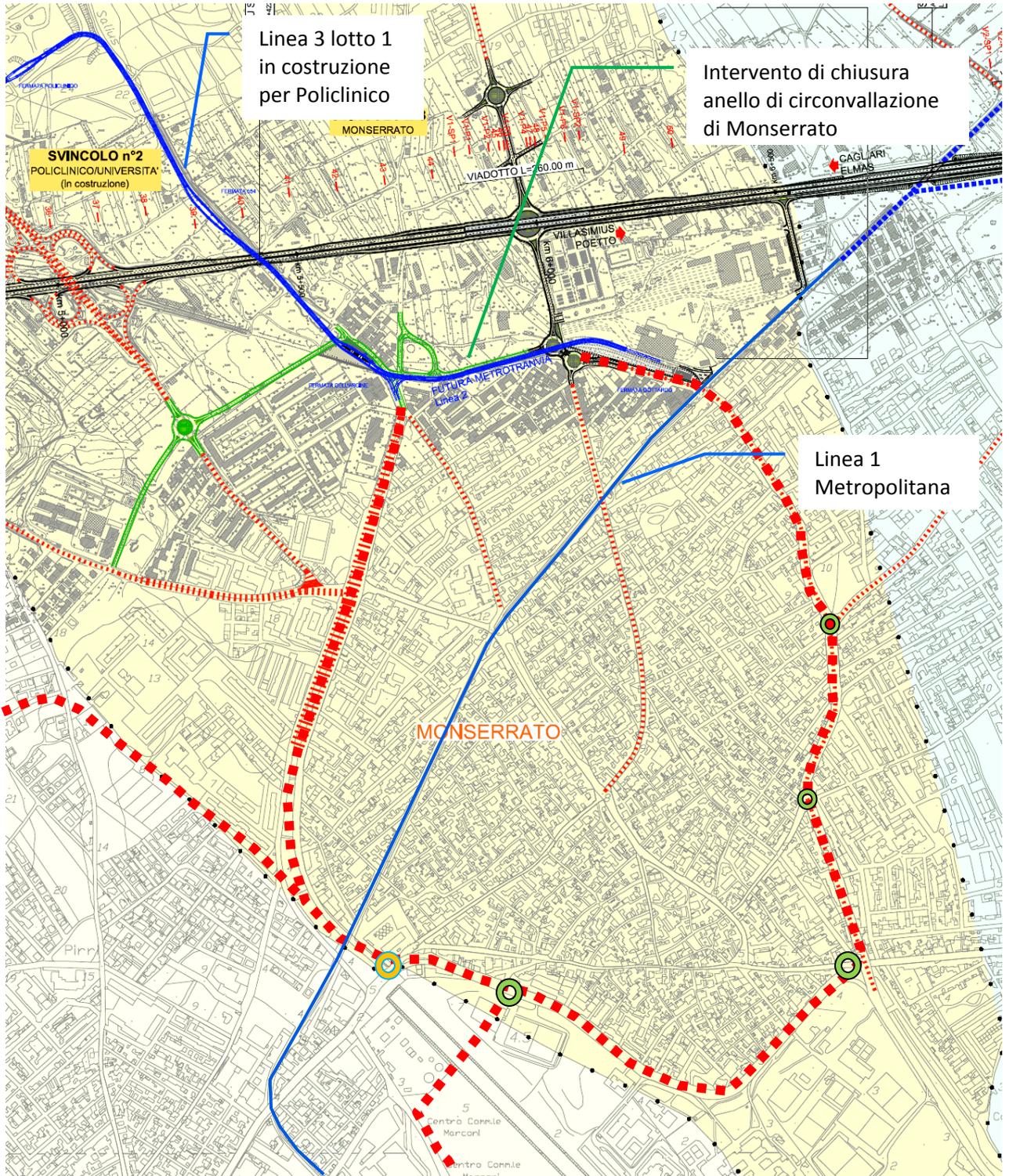
- Definire e attuare la riqualificazione e l'ampliamento della zona industriale artigianale secondo elevati standard di qualità ambientale e paesaggistica del contesto;
- Favorire la localizzazione delle imprese innovative aderenti al progetto integrato regionale denominato Hazard nell'area produttiva consortile;
- Promuovere, consolidare, valorizzare, potenziare il Campus scientifico in fase di realizzazione nel sito di Cuccuru Angius, in partenariato con l'Istituto Nazionale di Astrofisica INAF, il Comune di Monserrato e l'Università di Cagliari;
- Favorire i collegamenti e sostenere il processo di integrazione tra il Campus scientifico e la vicina sede della Università di Cagliari e di questi con l'area produttiva consortile;
- Definire e attuare il progetto del parco pubblico metropolitano di San Lussorio - Santa Lucia e del corridoio ecologico del Rio Nou di Selargius, in continuità e in connessione funzionale con il sistema Terramaini-Molentargius e con il territorio agricolo esterno alla SS 554;
- Definire, per il tratto di competenza comunale, il corridoio viario della strada di interesse metropolitano e provinciale di connessione tra il Sarrabus, l'est cagliaritano: Burcei, Sinnai, Settimo San Pietro e Maracalagonis e le aree urbane centrali di Cagliari;
- Eliminazione del traffico veicolare di attraversamento del centro storico lungo la direttrice Settimo San Pietro-Monserrato-Cagliari;
- Definire il progetto di riqualificazione e risanamento urbanistico e ambientale delle aree di Is Corrias e delle aree prospicienti di Su Pezzu Mannu lungo la SS 554;
- Realizzare un parco urbano lungo la SS 554 a Su Planu;
- Prevedere idonee opere di mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico causato dalla presenza dell'infrastruttura viaria lungo tutto il suo sviluppo nel territorio comunale di Selargius, mediante la riqualificazione paesaggistica dei margini a ridosso dell'edificato esistente;
- Definire linee guida comunali coordinate per la sostenibilità ambientale e la riqualificazione e valorizzazione paesaggistica delle aree periurbane a beneficio dei soggetti privati interessati ad intervenire in queste aree con insediamenti residenziali, per servizi o attività produttive.

Il ruolo della SS 554 quale asse attrezzato urbano per lo sviluppo dell'area vasta cagliaritana, si concretizza nell'attivazione delle economie urbane che l'infrastruttura è in grado di attivare, mediante l'attrazione di investimenti per la valorizzazione dei territori attraversati. Importanti effetti positivi sono attesi sui sistemi di imprese localizzate in corrispondenza delle principali aree produttive infrastrutturate lungo la statale, sia sotto il profilo della valorizzazione dell'esistente sia sotto il profilo della generazione di nuove imprese. Gli ambiti e interventi proposti operano in relazione sinergica tra loro, essendo integrati spazialmente in relazione al sistema territoriale della SS 554; funzionalmente in quanto stabiliscono relazioni di interdipendenza urbanistica ed economica.

i) Completamento della viabilità di accesso a Baracca Manna

L'intervento prevede i seguenti il completamento della viabilità di accesso al quartiere di Baracca Manna, già prevista dal Piano di Risanamento Urbanistico.

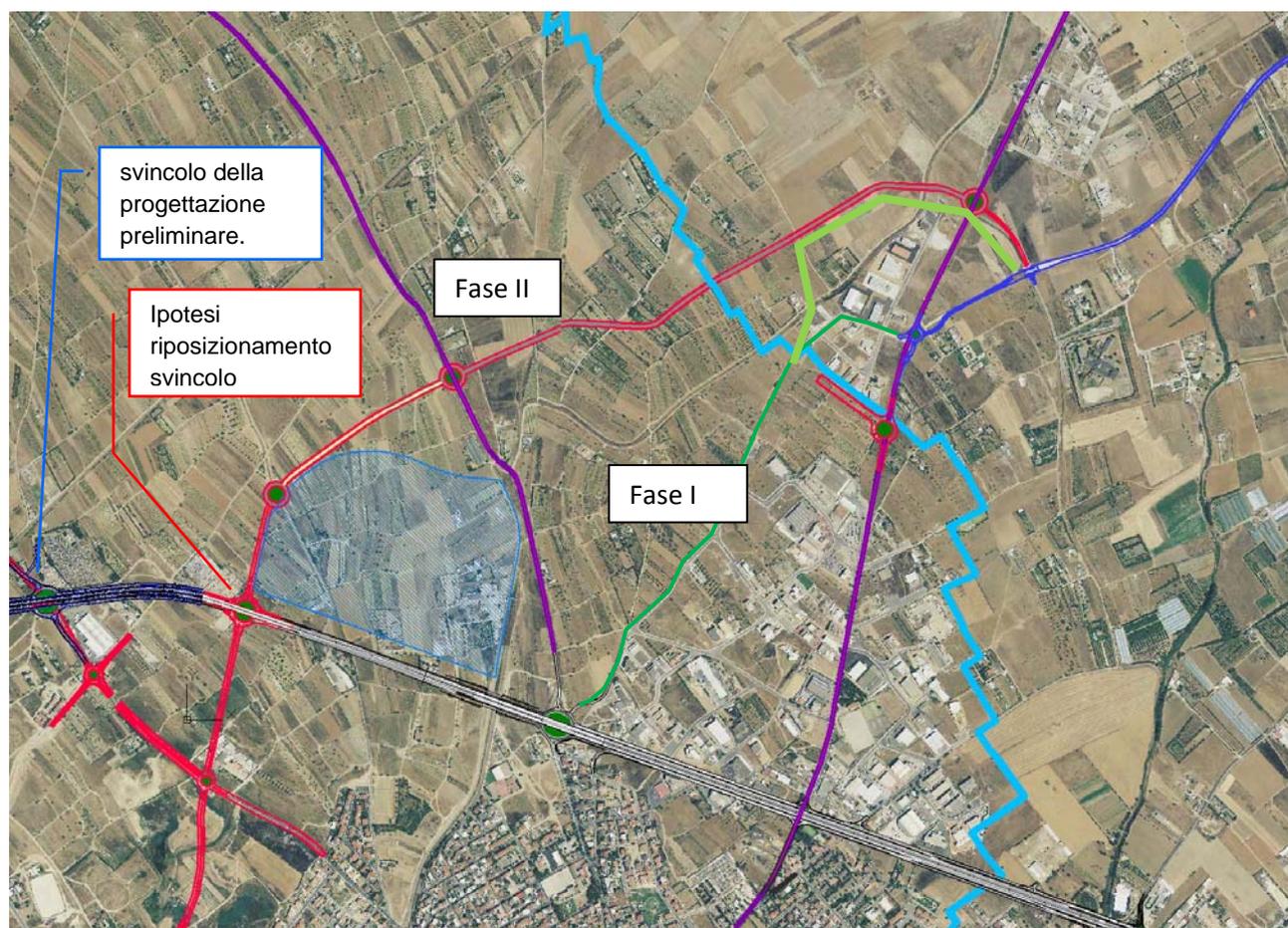
Esso consiste nell'adeguamento di viabilità esistente e realizzazione di nuove infrastrutture che partendo dall'incrocio via duca di Genova con la via Caracalla al confine con Monserrato percorre la via degli Astri, la via Pertini, delle Ginestre e via degli Airoini raccordandosi con la via Stamira.



k) Asse ambientale dei parchi

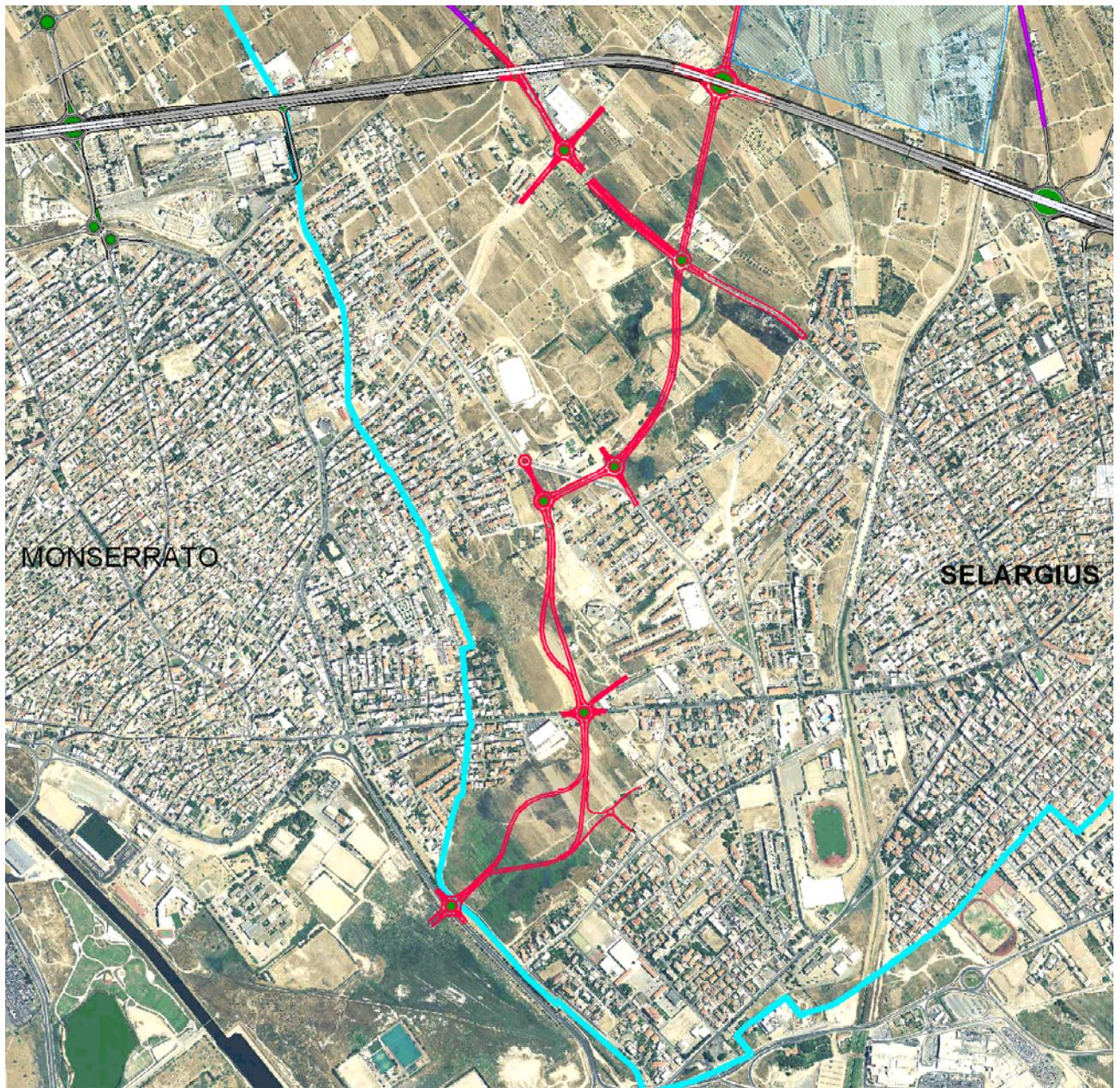
Il territorio di Selargius soffre di un grave traffico di attraversamento proveniente dai comuni di Settimo, Sinnai e Maracalagonis attraverso la SP 15. Nel progetto di riqualificazione della SS 554 Monserrato presenta un anello di circonvallazione incompleto che si è strutturato negli ultimi 20 anni con diversi interventi di potenziamento e riqualificazione, quali ad esempio la via Cabras, le rotatorie con la via Riu Mortu e le più recenti sulla via San Gottardo. l'intersezione è stata spostata rispetto all'attuale semaforo per la mancanza di sufficienti spazi liberi da edificazione intorno al nodo viario. Sono state mantenute unicamente le manovre di svolta a destra mentre le manovre complete potranno essere effettuate più a ovest sul nuovo svincolo previsto sulla SS 554 all'altezza di via Torrente e via Torricelli.

Nel corso della progettazione preliminare seguita all'attuazione dell'Accordo di Programma del 2008 è stato previsto di prolungare la circonvallazione di Settimo-Sinnai che si raccorda con una rotatoria sulla SP 15 per un breve tratto per connettersi alla viabilità esistente e che conduce allo svincolo su via Torricelli. Nella seguente immagine questo intervento è indicato come FASE I. Nelle successive elaborazioni ed approfondimenti condotti dal comune di Selargius appare di particolare prospettiva la realizzazione di un corridoio stradale che circonda più a nord il territorio per ricongiungersi con la SS 554 e proseguire attraverso la cosiddetta Strada dei Parchi, indicata in figura come FASE II. In questa ottica appare importante valutare l'opportunità di un breve spostamento e riposizionamento dello svincolo già oggetto di progettazione preliminare della SS 554.



Il nuovo corridoio stradale prosegue all'interno del territorio di Selargius con caratteristiche di strada parco sino ad attestarsi sulla via Riu Mortu.

Le caratteristiche di strada urbana locale, frequentemente intervallata da rotatorie e da ampie aiuole spartitraffico, permettono da un lato di non introdurre nuovi elementi viari ad alta percorribilità, dall'altro di riequilibrare e ripartire i flussi di attraversamento sia Selargius sia di Monserrato. Un opportuno studio trasportistico e una progettazione degli interventi coerenti con l'architettura complessiva della rete dell'area, consentirebbe di risolvere il problema di attraversamento di Selargius evitando di trasferire in modo quasi automatico le problematiche su altri nodi quali via Riu Mortu, via Cabras e lo stesso viale Marconi. La seguente immagine mostra come il disegno assunto dalla Strada dei Parchi sia più attenta a realizzare una trama urbana di raccordo tra i vari quartieri di Selargius e Monserrato, contribuendo contemporaneamente a soddisfare parte del traffico di attraversamento. L'intervento, come peraltro richiama il nome assegnato "Strada dei Parchi" si accompagna con una importante riqualificazione ambientale, riorganizzazione e potenziamento delle aree verdi presenti.



I) Strada-Parco in territorio di Settimo e la nuova circonvallazione

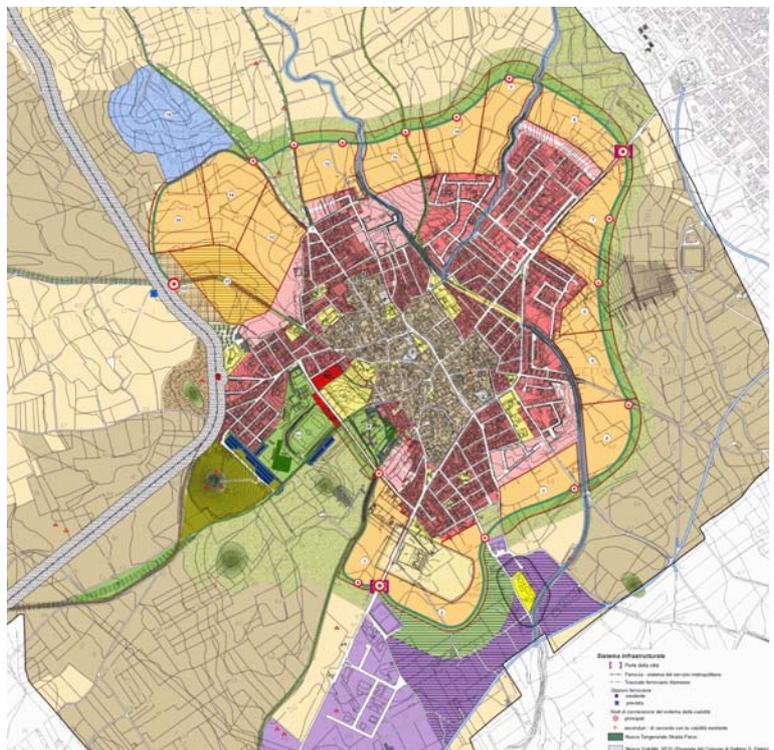
Il Comune di Settimo San Pietro si trova in posizione geografica baricentrica rispetto a poli attrattori economici e turistici quali la città di Cagliari, la costa sud est e i suoi importanti centri turistici nonché altri Comuni dell'interno. Questa, che costituisce una potenziale opportunità, è, al momento, una forte criticità, in particolare per quanto riguarda i fenomeni di congestione del traffico, lungo la strada provinciale 15 che attraversa il centro abitato di Settimo. Le conseguenze si misurano in termini di sicurezza stradale, di inquinamento e di cesura tra due parti del tessuto urbano. Le recenti espansioni residenziali e le zone industriali ed artigianali, non hanno connessioni efficienti né con il centro storico né con la viabilità principale (la SS 554), a causa di una rete stradale intercomunale insufficiente. Gli ingenti volumi di traffico causano frequenti rallentamenti e blocchi della circolazione sulla SP15, compromettendo l'economia locale e la mobilità di coloro che vivono e lavorano a Settimo, Sinnai e Maracalagonis. È dunque necessario rafforzare l'intero disegno proposto nel Piano Strategico Intercomunale di riorganizzazione della viabilità che preveda la realizzazione di tracciati alternativi e di interventi atti a rendere il traffico più scorrevole (svincoli, rotonde, bretelle di collegamento e circonvallazioni extraurbane) ma con l'obiettivo fondamentale di restituire una migliore qualità della vita e delle relazioni urbane all'interno dei centri abitati. Le nuove strade dunque sono disegnate sulla base delle linee di trasporto pubblico su ferro e su gomma, delle fermate, delle stazioni, dei capolinea e dei parcheggi di scambio localizzati sulla cintura cagliaritana.

È in questa prospettiva il comune di Settimo ha inserito tra gli obiettivi strategici del nuovo PUC la strada tangenziale al centro abitato, "strada-parco" a basso impatto ambientale. La nuova infrastruttura risolve alcuni punti critici e le problematiche legate al traffico in attraversamento del centro urbano e comprende il principale nodo di scambio ferro-gomma a supporto della metropolitana leggera in attuazione, fondamentale anche per la connessione tra la metrotramvia e il Comune di Sinnai, grazie al collegamento diretto con trasporto pubblico.

A fianco della strada, è prevista una cintura verde realizzando in tal modo un parco integrato a forte valenza naturalistica di proprietà esclusivamente pubblica in cui sono collocate funzioni di interesse collettivo, a basso impatto ambientale (verde urbano, parco attrezzato, percorsi naturalistici, orti urbani, museo dei frutti scomparsi, appezzamenti coltivati,...).

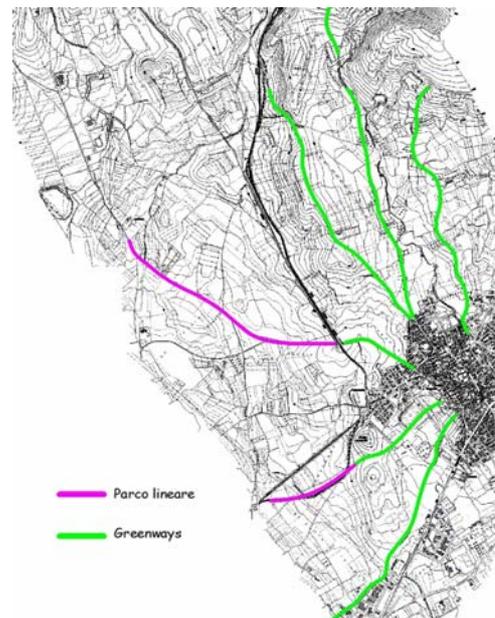
La strada-parco funziona come asse distributivo del traffico verso i comuni confinanti (Sinnai, Maracalagonis e Dolianova) e come connettore degli accessi al sistema insediativo locale.

La strada-parco asseconda l'orografia del territorio e tiene conto del contesto attraversato: ciascun tratto ha una connotazione funzionale e paesaggistica. Parallelamente alla strada-parco corre la pista ciclo-pedonale ed è prevista una nuova rotonda che raccorda la strada-parco in direzione Sinnai e della stazione esistente, la viabilità per S. Giovanni e la S.P. 12 per Dolianova.



m) La riqualificazione ad asse attrezzato urbano della SP 15 e greenway

Strettamente connessa con il precedente intervento, con la realizzazione della circonvallazione provinciale di Settimo, Sinnai e Maracalagonis e della sistemazione della SS 554, si impone la riqualificazione del tronco di SP 15 compreso tra Settimo e lo svincolo sulla SSS 554. Attualmente, la SP 15 è la principale connessione tra Cagliari-Settimo-Sinnai e attraversa il centro abitato, nonché numerose attività produttive e commerciali dell'area. Il nuovo tracciato previsto dalla Provincia scarica l'abitato dal traffico di attraversamento e permette collegamenti più rapidi e fluidi, permettendo contemporaneamente la riqualificazione, con piste ciclabili e interventi di mitigazione ambientale, del asse viario esistente. Questa nuova caratterizzazione dell'arteria stradale rappresenta un miglioramento nella funzione distributiva dei flussi di traffico locale e resta un collegamento viario alternativo, tramite percorsi pedonali e ciclabili. Gli interventi appena descritti completano il nuovo assetto del sistema della mobilità tracciato da operazioni quali la metrotramvia di cui si prevede l'estensione fino a Dolianova e Mandas La prospettiva di servizio TPL metropolitano - con frequenza delle corse adeguata, collegamenti diretti e in tempi certi con Cagliari e con la cittadella universitaria di Monserrato - ha conseguenze significative sulle attività ricettive, rivolte ad un potenziale bacino di utenti molto ampio (i turisti che si recano a Cagliari e nelle località balneari, l'indotto legato alla Cittadella universitaria (foresterie e residenze universitarie per professori, ricercatori e studenti). Pertanto, in questo territorio è importante la realizzazione del nodo intermodale che si articola in vari elementi complementari: una nuova rotonda che raccordi la strada-parco verso Sinnai e la stazione, la viabilità per San Giovanni e la S.P. 12 per Dolianova; la costruzione di una nuova stazione di dimensioni maggiori e attrezzata con funzioni collettive, commerciali. Molto interessanti sono le proposte inserite all'interno della pianificazione di Settimo che vedono la fruizione della rete idrografica come un elemento di connessione associate le greenways, cui si demanda la riqualificazione sia dei tessuti urbani più recenti sia della stessa rete idrografica. Le greenways organizzano percorsi verdi ciclopedonali lungo i corsi d'acqua, con la possibilità di stabilire nuove connessioni, per esempio, tra la Pineta di Sinnai e il Parco di Molentargius.



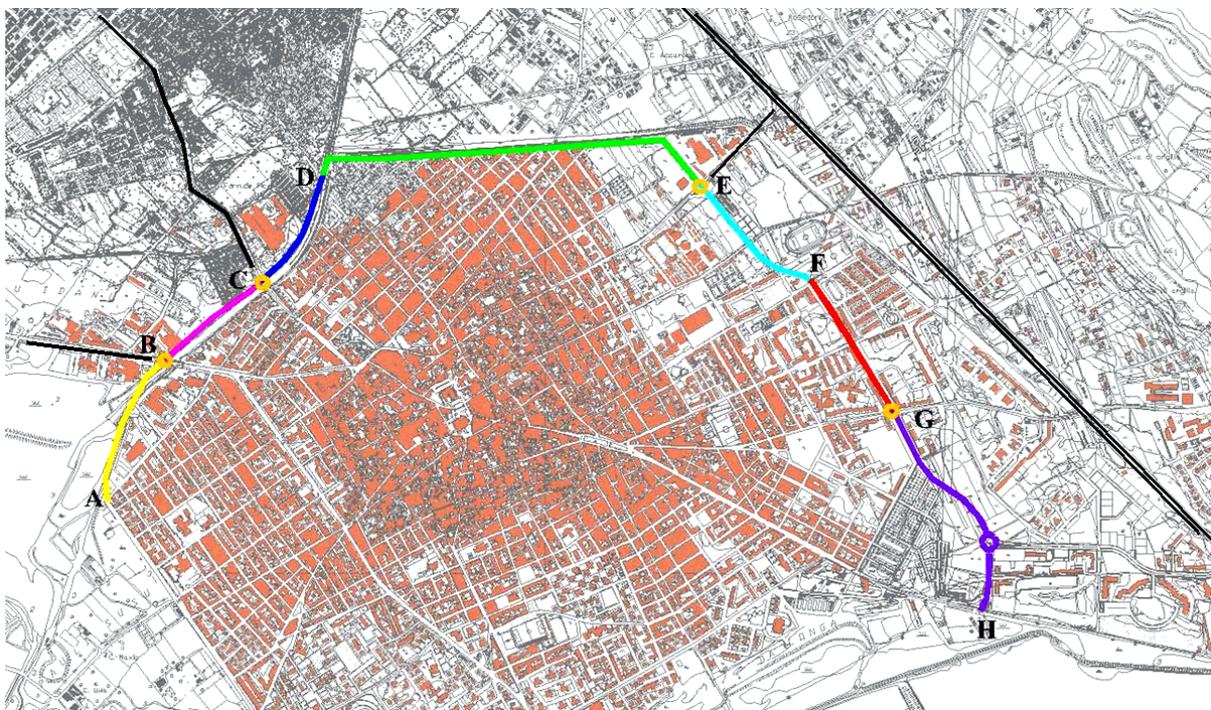
n) Completamento percorso di circonvallazione urbana tra gli abitati di Quartu e Quartucciu da Viale Marconi – Via Giotto – Via Siena - Via Brigata Sassari

L'intervento riveste particolare importanza poiché consente di alleggerire il traffico sulla SSS 554 e quello di attraversamento agli abitati di Quartu e Quartucciu.

Esso è stato studiato all'interno in modo approfondito all'interno della pianificazione urbanistica e trasportistica di Quartu e ad una valenza sovracomunale. Per tale motivo la progettazione della SS 554 e la definizione dell'accordo di programma per la Metropolitana leggera dell'area vasta hanno tenuto conto di questa importante arteria sviluppando soluzioni che integrano le due reti.

Gli effetti trasportistici sulla rete stradale della città di Quartu e Quartucciu derivano dalla realizzazione dei seguenti tratti stradali

- collegamento V.le Marconi - Via della Musica (tratto AB), con annessa nuova rotatoria sul Viale Marconi in corrispondenza dell'attraversamento del canale sul Rio Gungoli;
- collegamento Viale Marconi (dalla rotatoria su menzionata) – Via Brigata Sassari (tratto BC) lungo un nuovo percorso stradale complanare al canale, con annessa nuova rotatoria all'incrocio tra la nuova viabilità, via Brigata Sassari e via Don Minzoni;
- collegamento incrocio Via Brigata Sassari / Via don Minzoni con Via Giotto, lungo un percorso, anche in questo caso, complanare allo sviluppo del canale (tratto CD), con annessa nuova rotatoria sul canale stesso, all'incrocio tra Via Dante e Via Quartu;
- collegamento Via Giotto – Via Lussemburgo (tratto EF sino all'incrocio con via Angioni) con annessa nuova rotatoria all'incrocio con Via Marconi;
- collegamento via Cecoslovacchia – Via Fiume (attraverso via Norvegia) (tratto GH), con annessa nuova rotatoria all'incrocio tra via Italia e Norvegia.

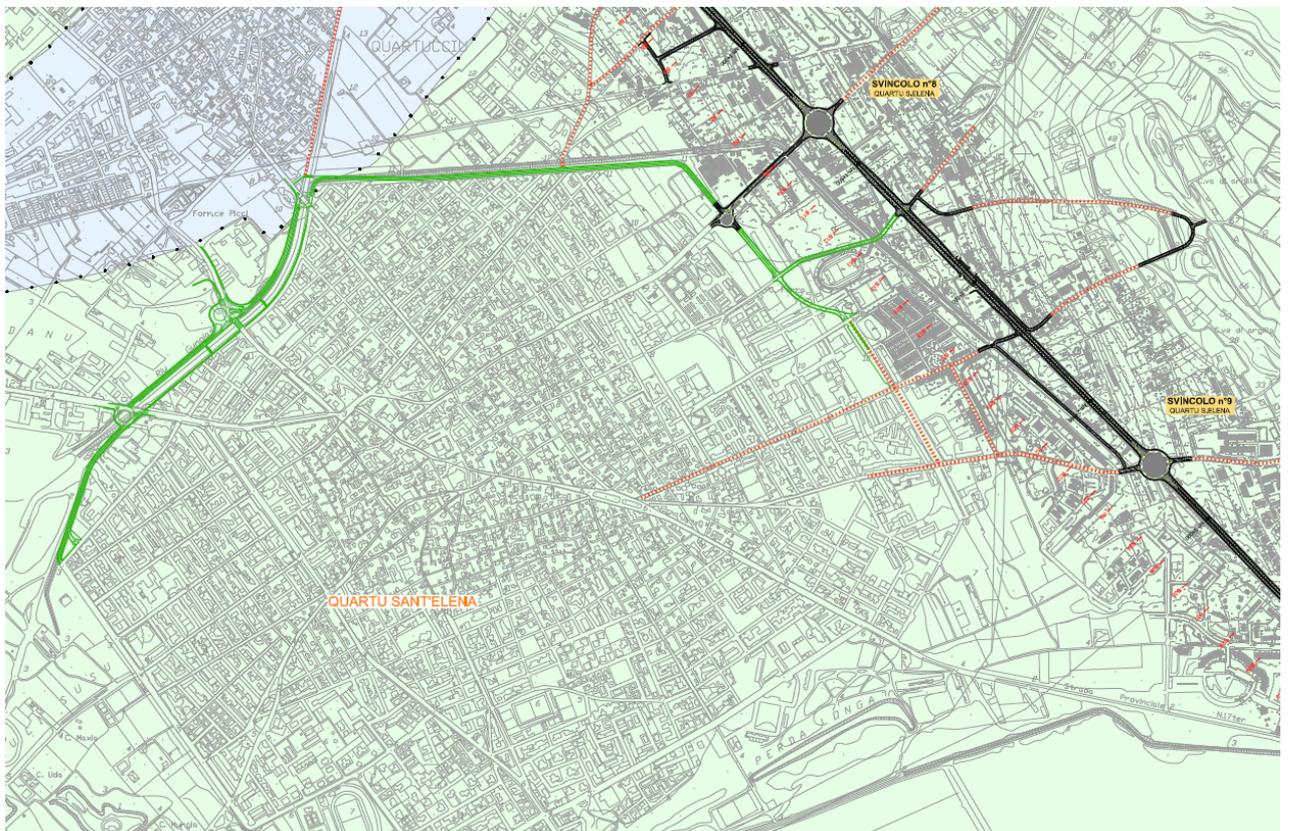


Come si può evincere dalla descrizione degli interventi di cui sopra e dalla rappresentazione grafica riportata nel suo complesso la nuova viabilità, integrata con quella esistente di analoga funzionalità, realizza un sistema di itinerari di attraversamento tangenziale dei quattro versanti urbani della città di Quartu che complessivamente rappresenta un grande anello intorno alla città compatta. Infatti sul versante occidentale il collegamento del Viale Marconi con la via della

Musica (tratto AB), completa un itinerario che con Via S'Arrulloni, Via Beethoven e Via Salieri permette di raggiungere il Viale Colombo senza attraversare il centro città. Da qui attraverso la Via San Benedetto l'itinerario consente il collegamento tangenziale anche del versante urbano meridionale sino alla via Fiume, di cui è in corso una riqualificazione funzionale per adeguarne il livello di servizio. Inoltre il collegamento dal Viale Marconi alla Via Giotto (tratto AB e CD) con una strada che si sviluppa lungo il canale, oltre ad intercettare due importanti accessi alla città compatta (itinerario via Don Minzoni – via Brigata Sassari e via Quartu e via Dante), completa e realizza l'attraversamento del versante settentrionale della città che costituisce anche un indispensabile supporto alle nuove localizzazioni di servizi cittadini (parcheggi di scambio, recupero ex Fornaci). Infine il collegamento tra via Giotto e via Lussemburgo, unitamente alla viabilità esistente (Lussemburgo, Portogallo, Cecoslovacchia e Norvegia) sino alla via Fiume, consente di realizzare un itinerario di attraversamento del versante orientale e completare l'intero sistema tangenziale.

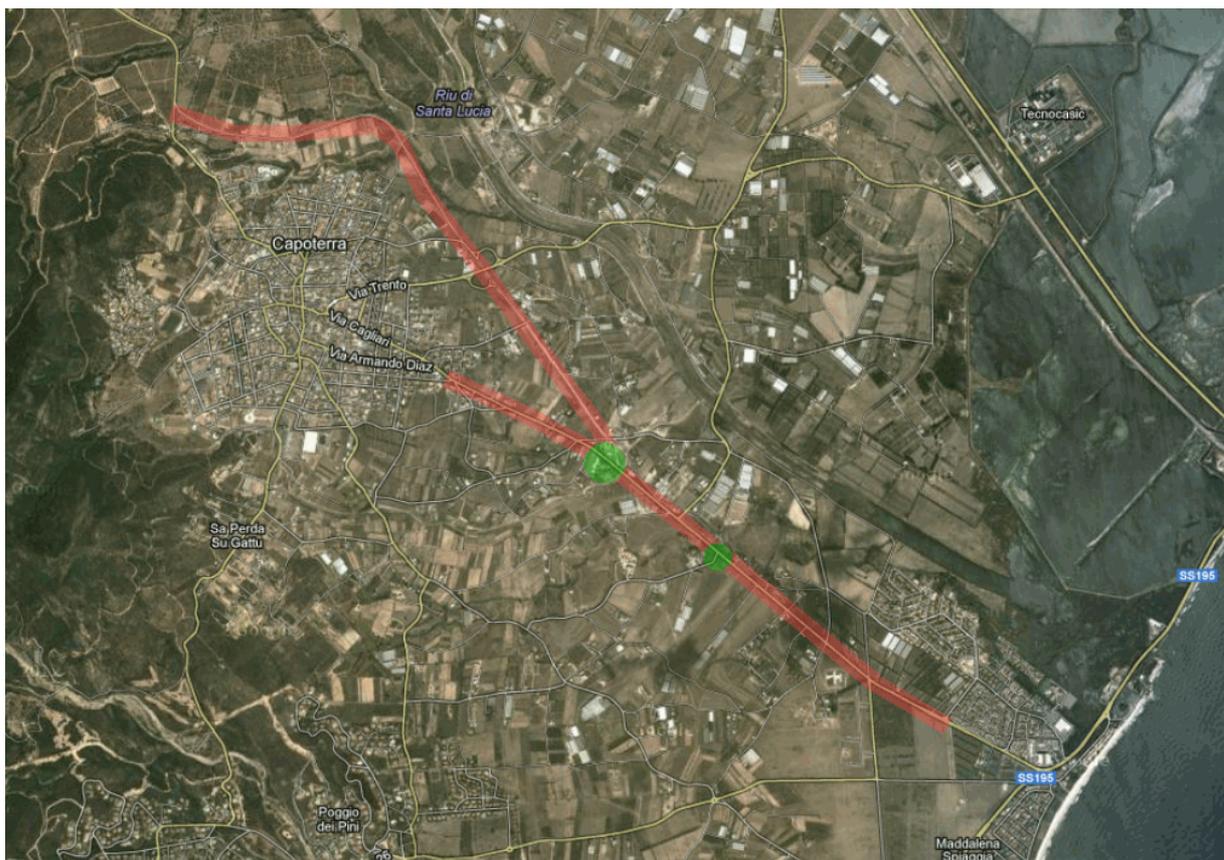
Alcuni interventi sono in atto altri sono stati programmati e oggetto di progettazione.

La seguente immagine mostra il percorso della circonvallazione urbana nella sua definizione preliminare.



o) Circonvallazione urbana di Capoterra e sistemazione SP 91

L'intervento proposto consente di strutturare un corridoio di circonvallazione ad est dell'abitato di Capoterra. L'asse consentirà un rapido collegamento con la SP 1 (strada di valenza principalmente naturalistica) senza gravare sulla mobilità prettamente urbana del Comune di Capoterra oltre a garantire la messa in sicurezza dei tratti stradali interessati e la diminuzione dell'incidentalità specie nel tratto urbano interessato dall'attuale tracciato della SP 91, nonché il miglioramento dei tempi di percorrenza in avvicinamento a Cagliari del traffico su gomma proveniente da Capoterra. L'opera finanziata con fondi del bilancio provinciale vede il progetto definitivo-esecutivo in fase d'approvazione.



p) Circonvallazione provinciale Settimo – Sinnai - Maracalagonis

L'intervento già illustrato sommariamente introdotto in altri paragrafi, rappresenta un'asse cruciale per l'alleggerimento della pressione veicolare dei comuni Settimo – Sinnai - Maracalagonis ma anche per una redistribuzione più equilibrata dei flussi di traffico a favore della SS 554. Il suo progetto è stato assunto all'interno del quadro di riferimento della sistemazione della SS 554.

L'intervento è mirato inoltre a garantire la messa in sicurezza e la diminuzione dell'incidentalità specie nel tratto urbano interessato dall'attuale tracciato della SP 15 nonché il miglioramento dei tempi di percorrenza in avvicinamento a Selargius e Cagliari del traffico su gomma proveniente da Sinnai, Maracalagonis e Settimo San Pietro.

L'opera è stata finanziata dall'Amministrazione Provinciale di Cagliari e dalla RAS e attualmente è in corso la gara d'appalto per l'affido dei lavori inerenti l'ultimo lotto.



5. Il sistema del trasporto pubblico. La Metropolitana Leggera dell'Area Vasta

La **priorità** dell'intero sistema dei trasporti viene assegnata alla realizzazione di una **Metropolitana di Superficie di Area Vasta**, quale asse portante, sulla **riorganizzazione del sistema di trasporti gommato** che dovrà assumere funzioni di adduzione e redistribuzione, all'interno del progetto complessivo di **integrazione modale e tariffaria**.

Nell'area vasta di Cagliari è presente una linea di metropolitana leggera di circa 6,8 km che collega piazza Repubblica con Monserrato (capolinea Gottardo), ed è in corso l'estensione della linea da Gottardo al Policlinico – Cittadella Universitaria. Come pure è in fase di aggiudicazione l'appalto di lavori che consentirà di estendere il servizio (oggi solo ferroviario) da Gottardo a Settimo San Pietro, con un sistema "tram-treno". Ulteriore intervento finanziato è il raddoppio della tratta Repubblica - Gottardo. Queste prime realizzazioni, che al momento hanno interessato quartieri e ambiti non centrali della Città, nascono dalla necessità di sviluppare un sistema integrato di trasporto collettivo, multimodale, ed in grado di alleviare i seri problemi di congestione del traffico, per lo più derivanti dal ruolo di Cagliari come attrattore di domanda e che sia estesa a tutta l'Area Vasta.

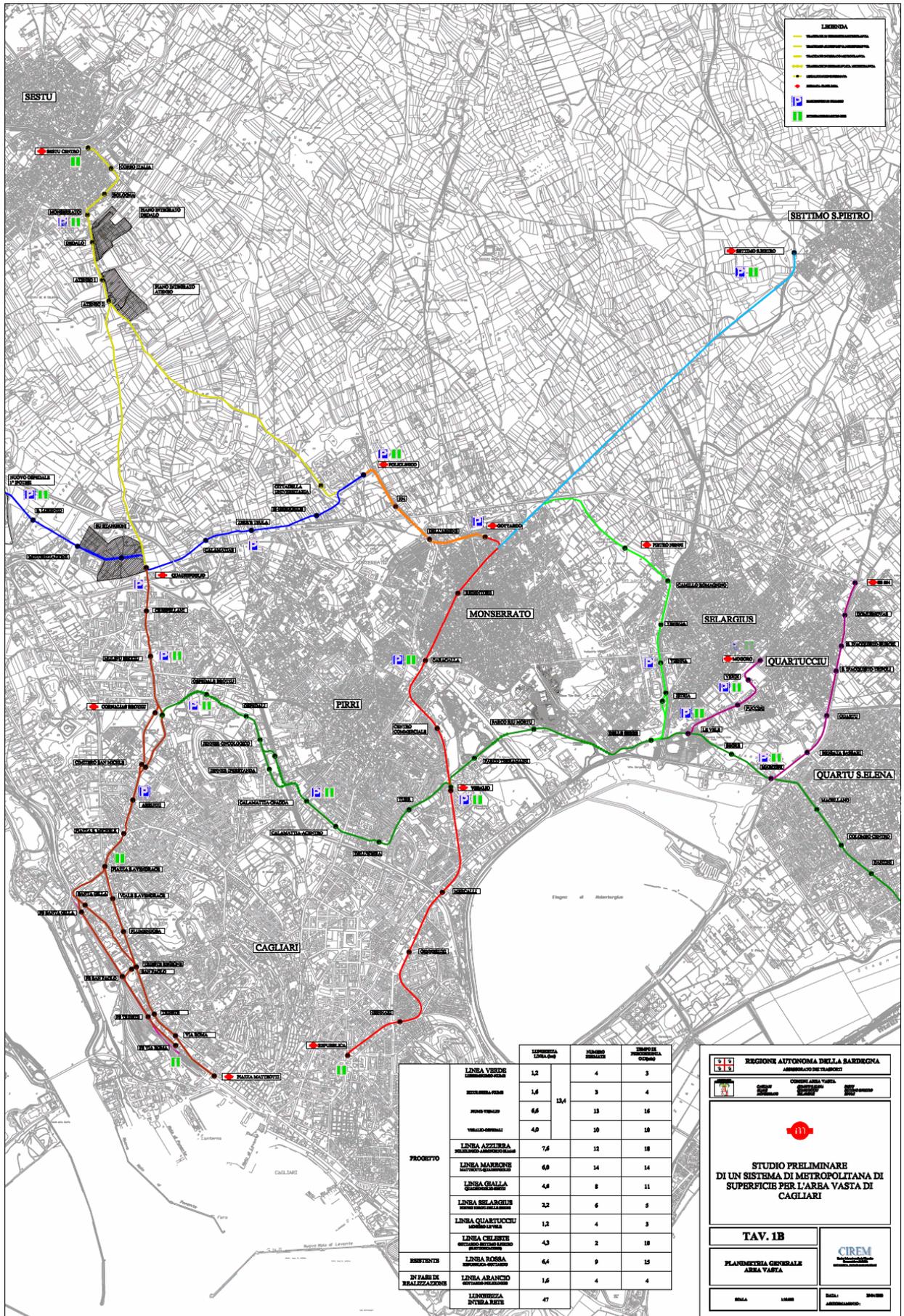
La forte pressione di mobilità dall'esterno è rivolta verso il centro del capoluogo regionale, dove si concentrano molti dei servizi dell'area e dell'intero territorio sardo ma il decentramento di molte funzioni di rango, le specializzazioni produttive, commerciali e insediative della prima e seconda cintura rendono quanto mai necessario la definizione di una rete complessive che colleghi tali aree. La sua assenza e una viabilità mai gerarchizzata e con numerose criticità provoca elevati livelli di traffico con conseguenti problemi per la viabilità e per i residenti, inquinamento acustico ed atmosferico, degrado urbano generato dalle centinaia di migliaia di veicoli che transitano e sostano nelle città in tutti i possibili spazi, compromettendone le qualità architettoniche e la sua fruibilità.

Le proiezioni future indicano l'aumento della popolazione nei comuni limitrofi, a discapito del capoluogo, che – salvo una diversa pianificazione urbanistica - si consoliderà sempre di più come centro erogatore di servizi. In questo contesto si è concretizzata l'esigenza di interventi tesi a potenziare i modi di trasporto alternativi al mezzo privato, garantendo il necessario collegamento tra il centro di Cagliari e gli insediamenti esterni e tra questi. In particolare, l'obiettivo della metropolitana di superficie è quello di fornire un'alternativa valida soprattutto per gli spostamenti sistematici (lavoro, studio), senza però trascurare la sua potenzialità anche per le altre necessità di spostamento. Il sistema complessivo da cui la linea in esercizio ha preso spunto è essenzialmente costituito da due anelli (est e ovest).

In particolare, l'anello ovest si sviluppa – in gran parte - all'interno della città di Cagliari e comprende diverse tratte. Più volte la Regione Sardegna, il Comune di Cagliari e quelli dell'area vasta hanno sottoscritto Accordi di programma per la realizzazione di un sistema di metropolitana di superficie; Accordi rimasti inattuati sino ad oggi fatta eccezione delle due tratte succitate in corso di realizzazione.

Di particolare rilevanza è l'Accordo di Programma tra Regione Autonoma Della Sardegna Provincia di Cagliari e i Comuni di Cagliari, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai per il **"Progetto preliminare di un sistema di metropolitana di superficie nell'area vasta di Cagliari"** che viene assunto dal Piano Strategico Intercomunale, implementato con alcune tratte che riguardano per Cagliari il tronco Repubblica – Matteotti e la sua estensione verso il Poetto, per Capoterra, Sarroch, Villa San Pietro e Pula lo studio di un potenziale ramo al servizio degli insediamenti sul corridoio attraversato dalla SS 195 (Asse Costiero Occidentale)

L'immagine mostra la cartografia di dettaglio di assetto delle linee previste nell'Accordo di Programma del 23 maggio 2008.



		LUNGHEZZA LINEA (km)	NUMERO STAZIONI	TEMPO MEDIO PERCORRETO (min)
PROGETTO	LINIA VERDE	1,2	4	3
	INTERURBANA ROMA	1,6	3	4
	INTERURBANA	6,6	13	16
	INTERURBANA	4,0	10	18
	TOTALE	13,4		
PROGETTO	LINIA AZZURRA	7,6	12	18
	LINIA MARONE	6,8	14	14
	LINIA GIALLA	4,6	8	11
	LINIA SEI ARGHUS	3,2	6	5
	LINIA QUARTUCCIU	1,2	4	3
PROGETTO	LINIA CELESTE	4,3	2	18
	LINIA ROSA	6,4	9	15
IN FASE DI REALIZZAZIONE	LINIA ARANCIO	1,6	4	4
	LUNGHEZZA RETE	47		

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
 CAGLIARI

**STUDIO PRELIMINARE
 DI UN SISTEMA DI METROPOLITANA DI
 SUPERFICIE PER L'AREA VASTA DI
 CAGLIARI**

TAV. 1B

PLANIMETRIA GENERALE
 AREA VASTA

SELA: 10488
 DATA: 2018/08/01
 AUTORE: CIRIEM

In particolare l'APQ sottoscritto il 23 maggio 2008 ha visto una forte interrelazione con il progetto di sistemazione della SS 554 e prevede l'estensione della rete metropolitana di superficie attraverso la realizzazione delle seguenti linee:

1. LINEA VERDE (8,2 km e 15 fermate), che collega Quartu (Pitz'e Serra) con Cagliari (Via Vesalio).
2. LINEA MARRONE (2 km e 6 fermate), che collega la Linea Blu (fermata Quadrifoglio) con la fermata Cornalias-Brotzu.
3. LINEA AZZURRA (7,6 km e 12 fermate), che collega il Policlinico universitario con il Quadrifoglio e l'aeroporto di Cagliari-Elmas . La maggior parte del tracciato si sviluppa lungo lo sterrato parallelo alla SS 554: attraversa la zona di Su Stangioni, fiancheggia gli edifici dell'Intendenza di Finanza e della Motorizzazione quindi costeggia la zona industriale di Elmas, lungo la SS 391 ed arriva all'aeroporto.
4. LINEA SELARGIUS (2,5 km e 5 fermate), che collega la stazione Gottardo, tramite Linea celeste per Settimo San Pietro, con la Linea verde diretta a Cagliari e si sviluppa, lungo l'area disponibile, sul canale esistente sino ad incontrare la Linea celeste.
5. LINEA QUARTUCCIU (1,3 km e 4 fermate), che collega il centro di Quartucciu con la Linea verde per Cagliari, innestandosi sulla fermata del centro commerciale Le Vele, per svilupparsi lungo la Via Delle Serre sino alla Vie Pertini e Mogoro.
6. LINEA GIALLA (4,8 km e 7 fermate), che collega la linea blu con il Comune di Sestu attraverso la piana di San Lorenzo e, nel tratto in ingresso a Sestu, collega le nuove zone di espansione del Comune (quartieri Dedalo ed Ateneo) con il proprio centro.
7. LINEA CELESTE (5,5 km e 3 fermate), che collega la Linea rossa (Gottardo) con la stazione di Settimo San Pietro e da qui si dirama fino al comune di Sinnai. L'intervento prevede l'elettrificazione del tracciato esistente e la realizzazione della linea da Settimo San Pietro a Sinnai, attraverso un percorso da concordare tra i due comuni.
8. LINEA POETTO (4,5 km e 10 fermate), che collega la Linea a Quartu Sant'Elena verde all'altezza dell'incrocio di Via San Benedetto con Viale Colombo con il litorale del Poetto di Quartu Sant'Elena sino a ricollegarsi con la stessa Linea verde all'altezza della Via Fiume.

Nel febbraio 2011 la Regione Sardegna ha completato lo "Studio di Fattibilità di un Servizio di Metropolitana Leggera su Area Vasta di Cagliari" che indica come tratta con la migliore efficienza tecnico-economica la tratta Repubblica-Matteotti

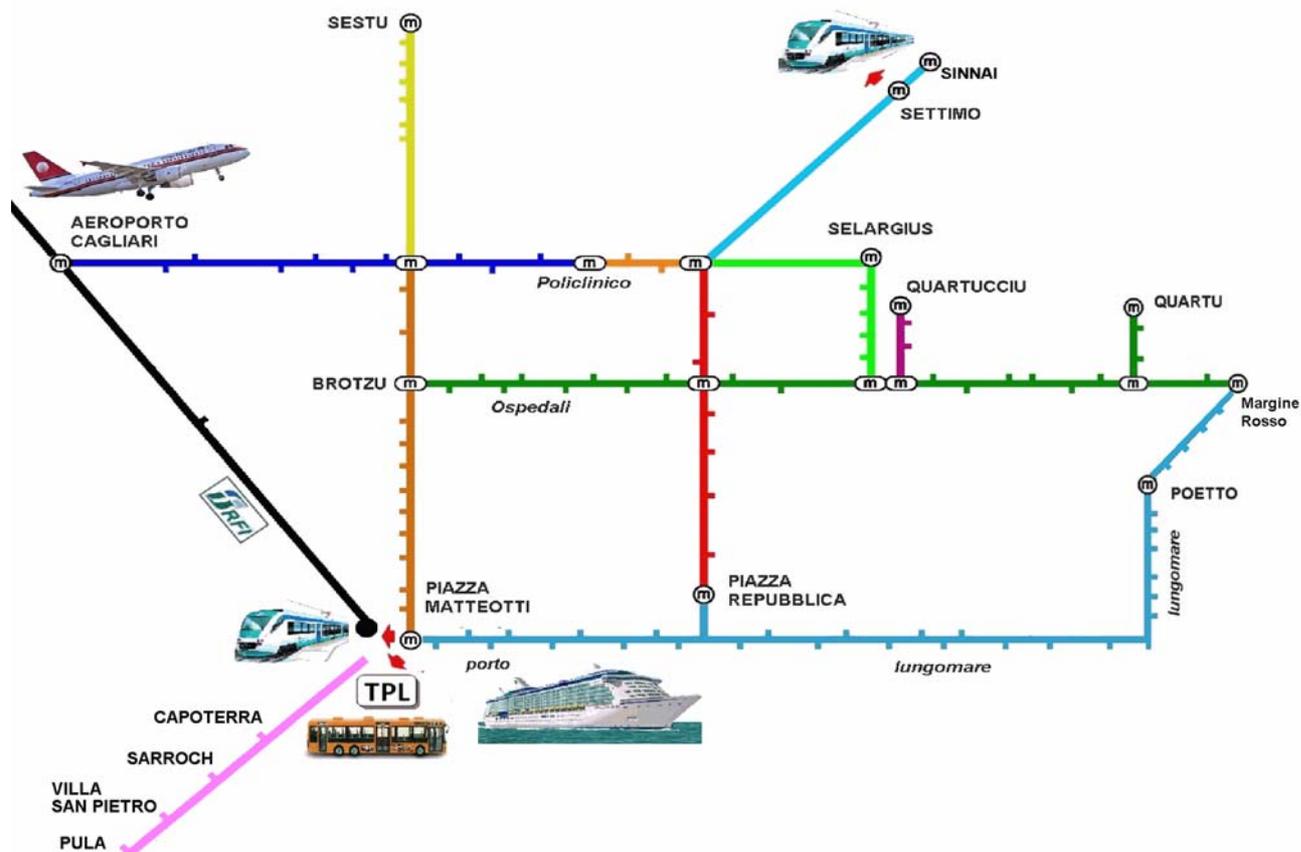
Nel corso del 2011 l'urgenza di accelerare la realizzazione della metropolitana leggera è stato posto al centro della discussione del Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari. Le linee guida votate all'unanimità il 25 ottobre 2011 da tutti i 16 Sindaci dell'Area Vasta hanno posto come prima priorità il completamento del disegno di rete di metropolitana di superficie e la sua integrazione con la rete stradale attraverso parcheggi di scambio.

Dai documenti e dalle analisi trasportistiche come la tratta Repubblica – Matteotti sia l'elemento strategico invariante di integrazione tra le molteplici reti e terminali trasportistici della Piazza Matteotti con la linea 1 che si attesta attualmente in piazza Repubblica.

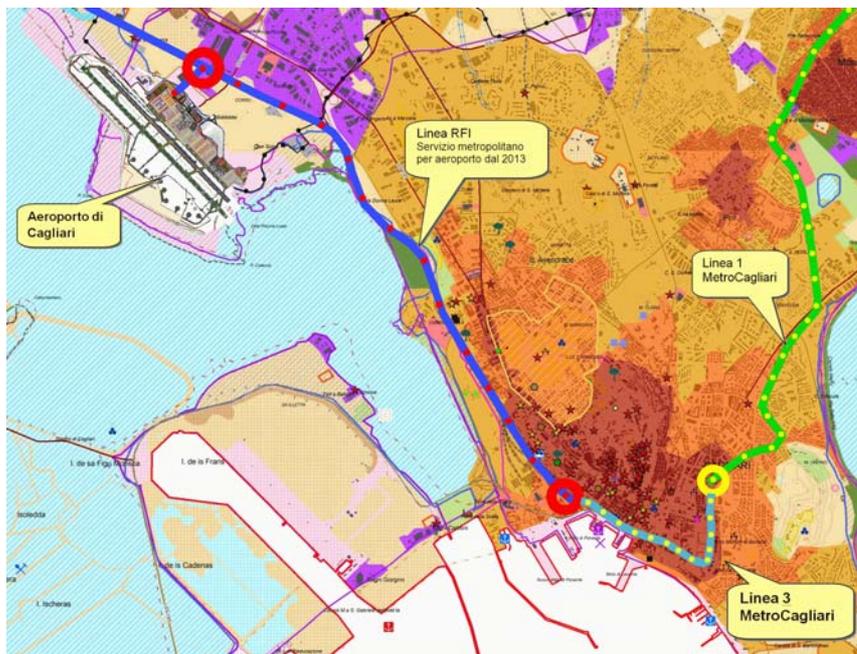
Il progetto in corso di elaborazione è stato sviluppato tenendo conto della estensioni future verso Su Planu e Sant'Avendrace e dell'ipotesi di estensione fino al Poetto attraverso Sant'Elia.

L'immagine mostra lo schema complessivo integrato con la tratte:

- Repubblica – Matteotti
- Matteotti – Poetto attraverso Sant'Elia
- Asse litoraneo occidentale (Cagliari – Capoterra – Sarroch – Villa San Pietro - Pula)



Sotto il profilo del trasporto su ferro molto interesse riveste il collegamento ferroviario RFI tra la stazione di Piazza Repubblica e l'aeroporto e che in meno di 5 minuti collegherà Piazza Matteotti con lo scalo, il più rapido di tutte le città europee: praticamente un lembo dell'aeroporto dentro Cagliari. Non solo flussi turistici in ingresso a Cagliari ma la possibilità per tutta la città di arrivare in aeroporto senza auto. L'aeroporto di Cagliari ha raggiunto i 3.7 milioni di passeggeri nel 2011. La crescita ormai consolidata dal 2006 ha coinciso con l'apertura della nuova aerostazione e ha visto l'avvento dei voli low cost che hanno raggiunto oltre il 35% del traffico complessivo. Un dato che emerge dall'analisi origine/destinazione del traffico passeggeri è che Cagliari è solo in modo marginale luogo di destinazione finale dei flussi turistici e che le soste avvengo solo per brevi periodi. È dunque importante favorire i collegamenti tra la città i centri dell'area vasta e il suo scalo. Anche per questo motivo assume importanza strategica il



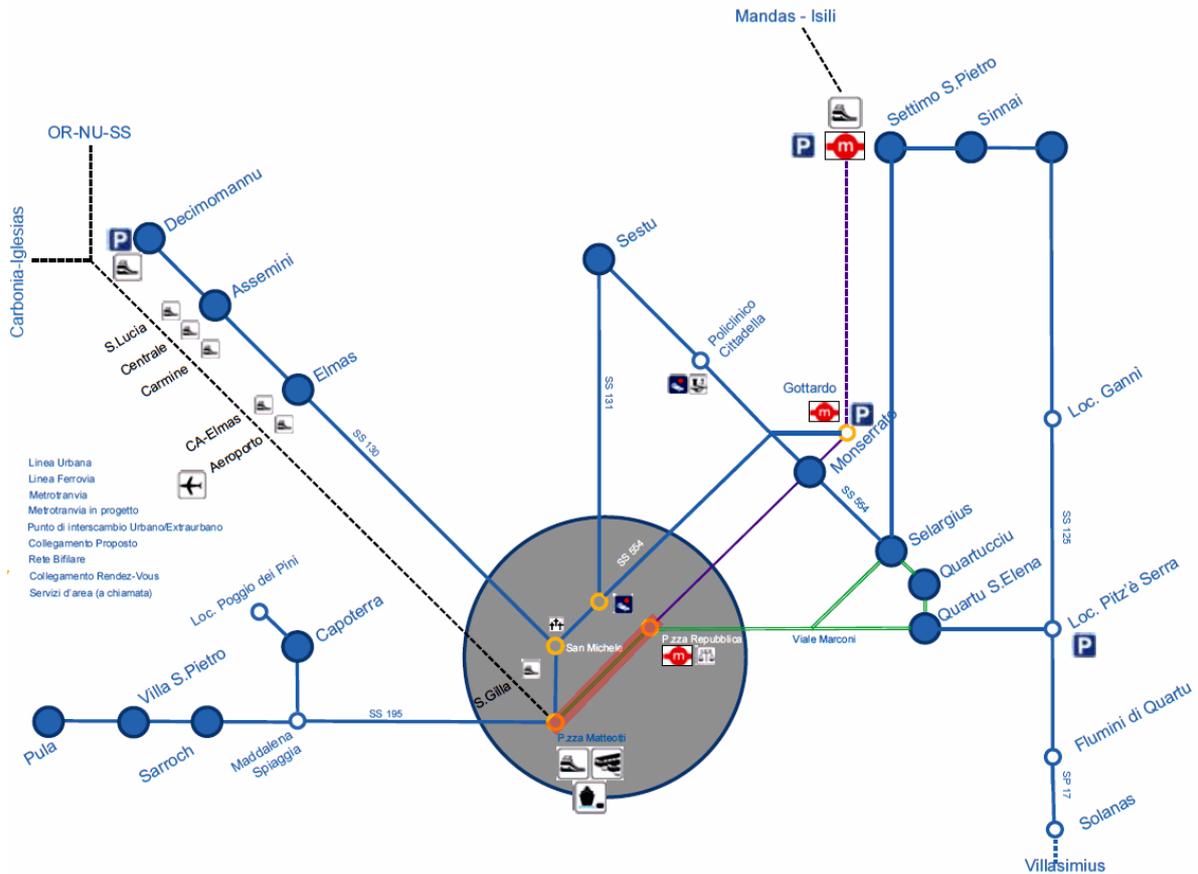
collegamento Repubblica-Matteotti. L'attivazione del servizio metropolitano di RFI sullo scalo deve essere vista in funzione di un servizio cadenzato e di buona frequenza esteso anche per i comuni di Elmas, Assemmini e Decimo in connessione con i parcheggi di scambio dell'area vasta.

6. Il sistema del trasporto pubblico. La riorganizzazione del TPL

La futura architettura del TPL viene concepita assegnando la funzione di asse portante al sistema di metropolitana leggera MetroCagliari estesa ai tutti comuni dell'area vasta. I servizi su gomma vengono riorganizzati con funzioni di adduzione e redistribuzione a partire dai nodi di interscambio e dalle fermate del sistema su ferro.

Tale prospettiva di medio – lungo periodo si scontra con la limitatezza di risorse e con un quadro normativo per la liberalizzazione dei servizi in continuo divenire.

La seguente immagine schematizza la proposta dell'Amministrazione Provinciale presentata nel 2011 sottoforma di Progetto Preliminare.



La proposta ha per obiettivo definizione di uno schema di larga massa per la strutturazione della rete dei servizi automobilistici extraurbani nell'area di continuità urbana di Cagliari e dovrà essere rivisitata in funzione della realizzazione della rete di Metropolitana Leggera dell'area vasta.

Il Piano della Provincia è stato redatto nell'ambito del processo di revisione degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico locale iniziato ai seguito della riforma nazionale del settore imposta dal D.Lgs.422/97 (decreto attuativo della legge 59/97 nota come "Legge Bassanini"), recepito dalla Regione Sardegna con la L.R. 21/2005 "disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna". Il processo di riforma del TPL ha il suo traguardo finale nell'apertura del mercato alla concorrenza mediante gara e successivi contratti di

servizio, stipulati sulla base di una corrispondenza diretta tra un pacchetto di servizi e risorse finanziarie certe, superando il sistema delle concessioni per l'affidamento dei servizi di trasporto. Attualmente ci si trova ancora in una fase intermedia di tale processo che si sta più recentemente orientando verso la separazione gestione delle infrastrutture dai servizi.

Negli ultimi anni la domanda complessiva di trasporto, in ambito sia urbano che metropolitano, è aumentata in maniera rilevante, modificando le sue caratteristiche spaziali e temporali: non solo è in aumento il numero di spostamenti, ma anche le distanze percorse e i tempi di viaggio. Nell'area cagliaritana è in atto un tipico fenomeno di "disurbanizzazione" in cui Cagliari conserva il ruolo di centro dell'economia locale, mentre la popolazione tende a spostare la propria residenza nei comuni limitrofi. Conseguentemente, la funzione attrattiva esercitata dal capoluogo sottopone l'area vasta cagliaritana ad una domanda di mobilità prevalentemente derivante dagli spostamenti pendolari, che hanno come motivazione il raggiungimento del luogo abituale di lavoro o di studio.

I movimenti pendolari verso Cagliari provenienti dai comuni esterni si concentrano su una maglia principale con schema radiale verso il centro cittadino, mentre i soli assi trasversali sono rappresentati dalla SS 554 (che ha origine in corrispondenza della SP 17 e si collega con l'asse litoraneo e attraverso quest'ultimo alla SS 195) e dall'asse mediano di scorrimento (che serve principalmente il versante orientale della città senza peraltro chiudere il collegamento con il versante occidentale).

L'offerta di Trasporto pubblico è garantita da differenti aziende che per ragioni storiche si ritrovano oggi ad operare spesso in regime di concorrenza, con evidenti sovrapposizioni dei vettori nelle stesse fasce orarie. Tra le principali criticità del Trasporto Pubblico Locale, dovute prevalentemente alla mancanza di un progetto di sistema, si evidenziano:

- scarsa integrazione fisica e funzionale: gli utenti che viaggiano con vettori diversi non trovano coincidenze utili
- assenza di integrazione tariffaria: chi viaggia con più vettori deve acquistare più titoli di viaggio, con conseguente disincentivo all'uso del mezzo collettivo
- carenza di nodi di interscambio
- scarsi collegamenti trasversali ad esclusione dell'area conurbata di Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu e Quartu Sant'Elena
- sovrapposizione dei servizi: tali inefficienze potrebbero essere reinvestite ad esempio in servizi aggiuntivi su altre direttrici
- basse velocità commerciali
- scarso comfort alle fermate
- offerta rigida: difficoltà di variare percorsi e orari che, seppur inefficienti, si sono consolidati nel tempo

Attualmente le linee portanti, caratterizzate da un'offerta piuttosto rigida sia sul fronte del percorso che dell'orario, non garantiscono l'accessibilità a rilevanti aree della rete a meno di un interscambio, che non essendo mai stato pianificato, è soggetto alla possibilità di lunghe attese e alla difficoltà di reperire i diversi titoli di viaggio.

Per definizione, i servizi minimi devono garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità per lavoro e studio, l'accessibilità ai servizi socio-sanitari ed amministrativi, e supportare le politiche di contenimento della congestione e dell'inquinamento. Contemporaneamente, dal punto di vista operativo, devono assicurare l'integrazione tra le reti di trasporto e consentire al gestore il raggiungimento dell'obiettivo del 35% del rapporto ricavi/costi al netto dei contributi del Contratto di Servizio.

Pertanto la nuova rete di trasporto d'area deve essere tale da:

- garantire un servizio minimo efficiente per soddisfare le esigenze di mobilità di quella fascia di utilizzatori abituali, che per diverse ragioni (economiche, di età, ecc.) necessita del servizio di trasporto pubblico per poter esercitare il proprio diritto a lavorare, studiare, curarsi, ecc.
- aumentare l'attrattività del trasporto pubblico nei confronti di utenti occasionali che devono essere incentivati all'uso del mezzo pubblico proponendo un'offerta di TPL e di

servizi accessori in grado di emulare, entro certi limiti, la copertura spazio-temporale delle esigenze di mobilità e la facilità d'uso proprie dell'auto privata.

Per l'individuazione dei servizi minimi di area vasta e la definizione dello schema di rete sarà necessario adottare due linee strategiche fondamentali:

- la razionalizzazione dei servizi a livello complessivo
- la definizione di una rete gerarchizzata per individuare i diversi livelli del servizio (ad es. linee portanti, secondarie, complementari)

Sulla base delle risultanze delle valutazioni modellistiche il Piano proposto dalla Provincia ha individuato una strutturazione della rete dei servizi minimi, che contiene la struttura gerarchizzata dei collegamenti e i relativi livelli di offerta, i criteri per l'organizzazione dell'integrazione, dell'intermodalità e dell'interscambio (ai nodi principali e in linea). Lo scenario prescelto, denominato "Corridoi", nasce dalla necessità di dare un assetto razionale alla rete di trasporto pubblico su gomma, limitando l'eccesso di percorrenze interne all'area densa di Cagliari e comuni conurbati concentrando i passaggi delle linee suburbane su assi opportunamente adeguati al fabbisogno della mobilità collettiva. L'assetto proposto risolve le criticità della rete attuale in cui le linee hanno corse che compiono differenti percorsi, generando sovrapposizioni nocive con il trasporto urbano e introducendo confusione per l'utenza. L'idea alla base del progetto è quella di mantenere l'accesso diretto all'area centrale di Cagliari (puntualizzabile presso piazza Matteotti, terminal storico e naturale delle autolinee, della ferrovia e dei collegamenti marittimi) facendovi convergere le linee di "media percorrenza" lungo corridoi di penetrazione protetti con fermate distanziate e corse veloci capaci di favorire l'accessibilità diretta all'area centrale del capoluogo ma anche rapidità di collegamenti tra i comuni dell'area di studio. Sugli stessi assi transiteranno le linee urbane che avranno compito di distribuzione urbana in relazione con la linea di metropolitana di superficie. Lungo gli assi di penetrazione si prevede di realizzare, attraverso la riorganizzazione di orari e percorsi dei collegamenti attuali, un servizio tendenzialmente cadenzato (con frequenze differenziate in funzione della domanda complessivamente interessata), con orari regolari facilmente memorizzabili da parte dell'utenza da/per tutte le località dell'area suburbana. I principali vantaggi dello scenario sono:

- Collegamento diretto con l'area urbana centrale di Cagliari, in particolare per i comuni nell'area nord-orientale;
- Attenuazione della conflittualità gomma-ferro sull'asse Decimo-Centro di Cagliari grazie al potenziamento della ferrovia e leggera modifica dell'autolinea;
- Garantire una forte continuità con l'assetto esistente, consentendo il mantenimento delle abitudini degli utenti già abituati all'uso del trasporto collettivo;
- Non si espone la rete urbana a rischi di sovraccarico conseguenti alla concentrazione nel tempo e nello spazio di utenza proveniente dall'extraurbano.

La proposta della Provincia coglie molti aspetti e sono condivisibili alcune scelte di fondo quali:

- l'analisi degli scenari di riferimento - sono stati studiati differenti scenari, orbitale, corridoi, etc. La scelta sullo scenario dei corridoi, dove si privilegiano delle direttrici di qualità e corsie preferenziali e' senz'altro positiva;
- infrastrutture e centri d'interscambio: lo studio mette in evidenza la necessità di creare centri d'interscambio ed infrastrutture di fermata finalizzate al miglioramento dell'attesa. Questo aspetto e' certamente positivo anche se presuppone un recepimento da parte delle amministrazioni per realizzare tali infrastrutture e di adeguare l'organizzazione viaria interna alle città;
- l'introduzione dei servizi a chiamata nelle zone a domanda debole. Questo tipo di servizio può essere svolto dove non e' conveniente progettare una normale linea come nel caso di un tessuto residenziale diffuso o in aree industriali)

Tuttavia come emerso nel corso delle Conferenze dei Servizi nella predisposizione delle successive fasi progettuali sarà necessario:

- sviluppare le interrelazioni sistemiche con la rete di metropolitana leggera anche in funzione delle varie fasi di avanzamento

- definire tempi e risorse necessarie per sostenere il piano dei servizi minimi e la loro distribuzione su ferro e quanto su gomma;
- determinare gli standard minimi d'offerta, in termini di vett.km /abitante all'anno, di tempi di attesa massimi accettabili e tempi di spostamento massimi in funzione della distanza dai centri di attrazione (ospedali, servizi pubblici in generale).
- È necessaria una gerarchizzazione dei vettori ed una definizione del bacino interessato al fine di non limitare l'efficacia del piano e non eliminare le attuali criticità e dicotomie (CTM, ARST). Il vettore d'ambito extraurbano si confonde e si sovrappone con chi opera in ambito urbano.
- Sviluppare aspetti di dettaglio e di organizzazione complessiva

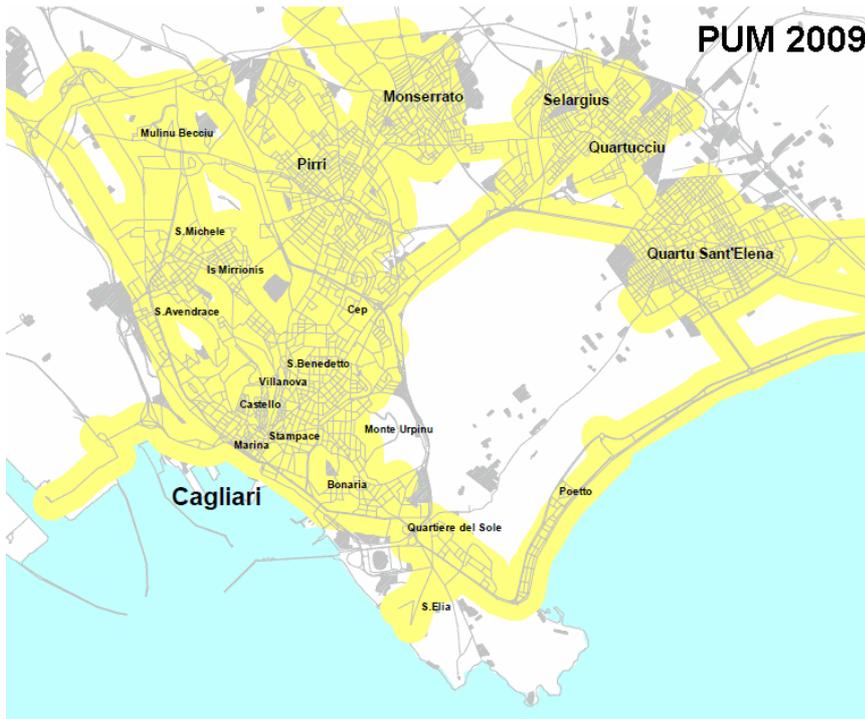
Come risulta evidente si impone la predisposizione del progetto definitivo/esecutivo al fine di affrontare le suddette criticità.

Inoltre sarà necessario disegnare il complessivo sistema di integrazione infrastrutturale quale la riorganizzazione del nodo di Piazza Matteotti/Autostazione, la trasformazione di fermate esistenti in nodi di scambio ferro-gomma, con realizzazione aree di sosta, pensiline e servizi al pubblico (informazioni, biglietteria); realizzazione di nuove fermate, o aree di fermata, di corrispondenza gomma-gomma di dimensioni adeguate alla sosta contemporanea di più bus e dotate di pensiline, emettitrice automatica di titoli di viaggio, informazioni al pubblico; sistemazione delle fermate esistenti con pensiline munite di informazioni, anche in tempo reale, sul servizio e miglioramento di indicazioni e percorsi interni al nodo di interscambio; miglioramento del comfort alle fermate esistenti.

Pertanto azioni prioritarie e propedeutiche saranno:

- La predisposizione di un Piano esecutivo di riassetto complessivo delle linee
- La predisposizione di un Piano di Integrazione modale estesa a tutta l'area vasta
- L'integrazione tariffaria
- L'integrazione delle informazioni e l'armonizzazioni dei sistemi

Infine in attesa della ridefinizione dell'intero sistema si impone l'attivazione di servizi a chiamata in aree a bassa densità insediativa quali Sant'Isidoro, S'Aperassiu, San Martino, Sa Pispisa, San Gregorio ed altre ancora.



PUM 2009

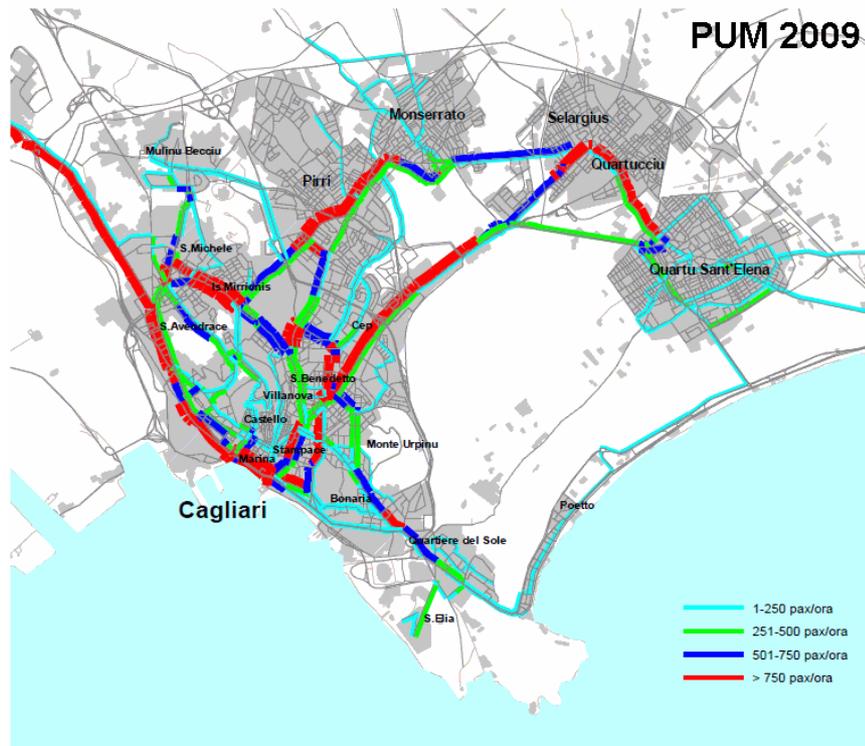
Copertura della rete CTM

L'immagine riporta la copertura della rete CTM all'interno dell'area conurbata di Cagliari ottenuta assegnando alle linee una zona di influenza di 250 metri.

Il servizio CTM, svolto mediante autobus e filobus, si sviluppa su una rete di circa 480 km lungo la quale sono ubicate circa 1000 fermate. La rete si compone di 29 linee e complessivamente vengono prodotti circa 12 milioni di bus*chilometro (circa 35.000 nel giorno feriali invernale scolastico).

La struttura della rete, a "linee di desiderio", si suddivide nelle diverse linee così classificate:

- primarie (linee 1, 3, 5, 6, 8, 9, M, 30, 31);
- secondarie (linee 7, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, PF, PQ, 1Q, 2Q, QS, Mercato);
- stagionali (linee PN, 3P, 9P, Gialla, Arancio).



PUM 2009

Flussi passeggeri CTM (7.30-8.30)

Fonte: elaborazioni da database CRIMM (Centro Ricerche Modelli di Mobilità - Università di Cagliari)

L'immagine riportata di fianco mostra i flussi passeggeri simulati attraverso il modello di traffico dell'ora di punta del mattino di un giorno medio feriali.

Il flussogramma evidenzia elevati flussi in ingresso alla città di Cagliari principalmente dal viale Marconi, dal viale Elmas e dalla via Italia.

Per quanto riguarda l'area interna a Cagliari si nota l'elevato utilizzo delle via Roma, via Is Mirrionis, via San Benedetto, via Sant'Avendrace, via Sonnino e via Dante.

Relativamente alle linee, le più frequentate risultano la 1 (Ospedale Brotzu-via F.Gioia), la 9 (Cagliari-Decimomannu) e la 3 (Quartiere del Sole-piazza dei Castellani). Seguono la 8 (piazza Matteotti-Policlinico) e la M (piazza Matteotti-via S.Gottardo).

- 1-250 pax/ora
- 251-500 pax/ora
- 501-750 pax/ora
- > 750 pax/ora

7. Programma di interventi per la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari e PISUM (Piano Integrato di Sviluppo Urbano – Mobilità)

Nel mese di luglio 2012 la Regione Sardegna, i 16 comuni dell'Area Vasta di Cagliari, la Provincia di Cagliari, l'Ente Parco di Molentargius-Saline e l'Autorità Portuale di Cagliari hanno sottoscritto un complesso Accordo per un "Programma Integrato per lo Sviluppo Urbano e la Mobilità Ciclabile, Pedonale e Pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari". L'accordo prevede due fasi di attuazione il cui fabbisogno è pari a circa 6 M€ per la fase I e circa 11.5 M€ per la fase II.

L'obiettivo è quello di privilegiare da subito i progetti cantierabili in un processo di sviluppo sostenibile dell'Area Metropolitana di Cagliari, mirando in particolare alla rapida messa in opera di un primo pacchetto di interventi tesi a favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile, pedonale e pendolare, in tutte le realtà dell'Area.

Tali interventi dovranno realizzarsi in tutta coerenza con le indicazioni della Pianificazione Strategica comunale ed intercomunale. A tal fine, onde consentire la migliore integrazione programmatica è incorso di predisposizione un documento di sintesi volto a ricondurre entro una visione unitaria la generalità degli interventi previsti o in corso di attuazione nell'ambito dell'Area Metropolitana, individuandone punti di forza e di criticità, nonché le ulteriori priorità di intervento, da porre a base anche del ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020.

In particolare

- per ciò che attiene la rete del Trasporto Pubblico i soggetti sottoscrittori concordato sulla necessità di dare attuazione all'Accordo di Programma per la realizzazione di una rete di metropolitana leggera siglato in data 23-5-2008, ricomprendendovi sin d'ora, la connessione Piazza Repubblica – Piazza Matteotti, quale intervento prioritario necessario alla integrazione con le reti FS, ARST e CTM, verificando altresì la possibilità di velocizzare le percorrenze dei bus tramite nuove corsie preferenziali e/o sistemi di preferenziamento semaforico, nonché le opportunità di integrazione con il sistema della mobilità ciclabile;
- per ciò che attiene l'adeguamento della rete stradale i soggetti sottoscrittori, in coerenza con gli indirizzi di cui ai commi 1, 2, dell'art. 10 della Legge n°366/98, si impegnano a individuare azioni rivolte all'incremento della sicurezza ed alla riduzione delle condizioni di congestione, in particolare attraverso un programma di straordinaria manutenzione della rete, mirato a rimuovere condizioni di grave insufficienza per l'assenza di corsie preferenziali, la mancanza di protezione per la mobilità ciclistica, l'insufficienza o l'assenza degli attraversamenti ciclabili e pedonali;
- per quanto riguarda la valorizzazione e la fruizione sostenibile degli Attrattori e delle Emergenze paesistiche, naturalistiche, archeologiche diffuse in tutti i comuni nella Area Metropolitana, emerge la necessità di individuare, anche in vista del nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020, un progetto condiviso di gestione e promozione del vasto patrimonio naturalistico-ambientale (dal Parco Naturale Molentargius-Saline al Sistema dei Colli ai sistemi lagunari del Santa Gilla, del Simbirizzi, di Pula; Emergenze archeologiche quali Tuvixeddu, o la città romana di Nora, al sistema di aree Forestali e zone SIC: Parco del Sulcis, Gutturu Mannu, Monti di Sinnai e Dolianova, Parco dei Sette Fratelli, etc.) e di un litorale costiero che a tutt'oggi presenta vaste aree poco utilizzate, evidenti opportunità di sviluppo che possono accrescere in maniera significativa la capacità di proporsi sul mercato dell'offerta turistica e culturale europea.

A tal fine i soggetti sottoscrittori, si sono impegnati impegnano a completare, entro il mese di settembre 2012, la predisposizione del Piano Strategico Comunale e Intercomunale dell'Area Metropolitana di Cagliari e del documento di sintesi coerente con le linee guida e gli indirizzi delineati dalla Pianificazione Strategica comunale ed intercomunale, denominato "Piano Integrato di Sviluppo Urbano e Metropolitano dell'Area Metropolitana di Cagliari".

L'Autorità di Gestione del PO FESR 2007-2013 supporterà gli EE.LL. nella predisposizione del PISUM, mettendo a disposizione la propria assistenza tecnica anche al fine di individuare le operazioni e gli interventi complessi coerenti con il PO FESR 2007-2013, valutando l'ammissibilità delle differenti tipologie di spesa, la più puntuale definizione delle proposte, l'approfondimento di nessi e sinergie con programmazioni sovraordinate, l'attuazione delle operazioni ammesse/ammissibili a finanziamento, con assistenza su aspetti tecnico-amministrativi e procedurali.

I soggetti sottoscrittori procederanno pertanto alla ricognizione ed alla verifica del quadro operativo di ulteriori interventi, da inserire all'interno del PISUM, riconducibili alle finalità del presente Accordo, ricomprendendovi in particolare iniziative in corso di attuazione già finanziate dal PO FESR 2007-2013 ovvero dal Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), ed ulteriori priorità di intervento, da porre a base del ciclo di programmazione comunitaria attuale e di quello 2014-2020.

Per quanto riguarda lo specifico Programma di interventi per la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari esso è finalizzato a porre in sicurezza e promuovere l'utilizzo della bicicletta - e più in generale dei cicloveicoli - nel contesto metropolitano di Cagliari, favorendo altresì gli spostamenti pedonali, l'utilizzo dei trasporti pubblici, e l'intermodalità bici/auto/bus/treno/metro. Per il conseguimento di tale obiettivo sono stati ritenuti prioritari le seguenti tipologie d'intervento:

1. messa a sistema dei percorsi ciclabili esistenti, assegnando priorità alle nuove tratte che uniscono segmenti di rete ciclabile già attivi, anche attraverso la realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e pedonali, favorendo la mobilità intercomunale e la fruizione dei siti di maggior richiamo paesistico (litorale costiero, aree parco, spazi verdi urbani, punti panoramici, etc.);
2. aumento della facilità d'uso della bicicletta attraverso la diffusione di stazioni di "bike sharing" diffuse sull'intera area urbana, nelle principali stazioni, in corrispondenza dei principali punti di origine/destinazione dell'utenza;
3. realizzazione nel centro urbano di corsie dedicate, funzionalmente connesse alla rete del "bike sharing";
4. predisposizione di strutture e spazi dedicati alla custodia, al parcheggio, alla manutenzione della bici presso scuole ed uffici, in particolare nell'ambito degli spazi già dedicati a parcheggio, con priorità per le aree di stazione e/o interscambio coi mezzi pubblici;
5. sottoscrizione di intese e forme di collaborazione, di concerto con l'Assessorato Regionale dei Trasporti e con le Aziende del Trasporto Pubblico, mirate a favorire l'integrazione tra trasporto pubblico e mobilità ciclabile, consentendo, ove possibile (treno, metropolitana leggera), il trasporto delle stesse biciclette;
6. realizzazione di conferenze, manifestazioni ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto e fruizione del territorio, coinvolgendo in particolare le scuole, le associazioni e gli enti preposti al turismo.

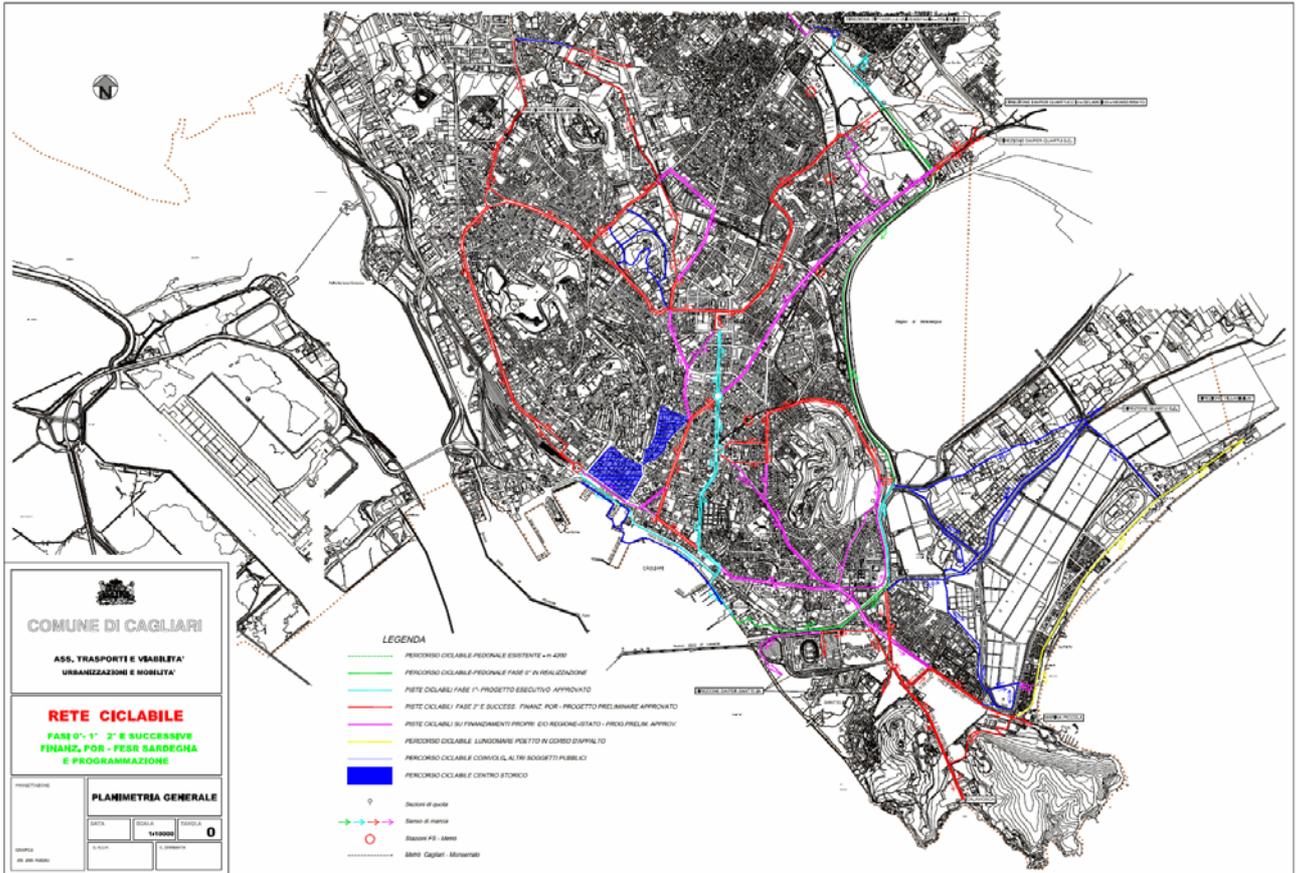
Gli interventi sono stati articolati nei seguenti ambiti territoriali-direttrici di intervento:

1. Centro urbano di Cagliari Porto – litorale Poetto – parco Molentargius
2. Centro urbano di Monserrato – Quartucciu – Selargius – Sestu – parco Molentargius
3. Centro urbano di Quartu – parco Molentargius – litorale Poetto
4. Settimo S. Pietro – Sinnai – Maracalagonis
5. Elmas – Decimomannu – Assemmini / Capoterra
6. Pula – Villa San Pietro – Sarroch

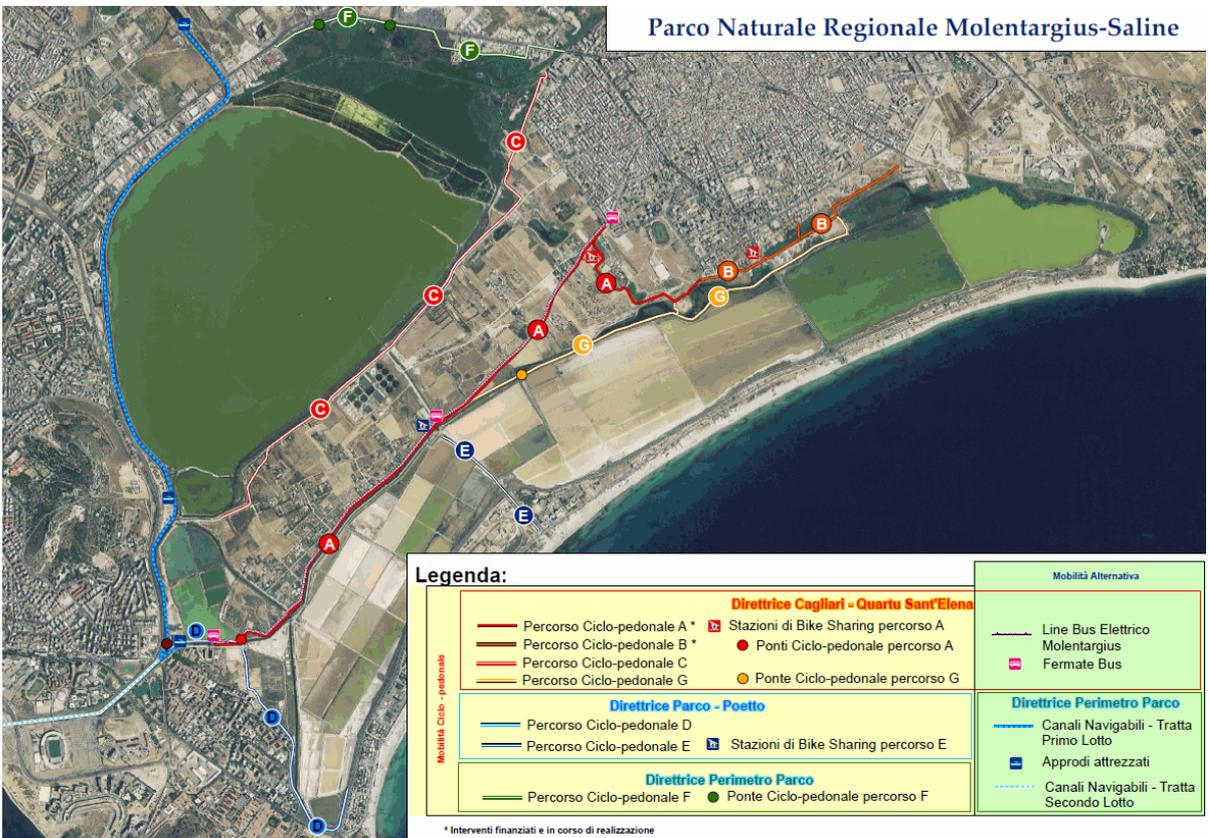
La seguente tabella mostra gli interventi previsti in fase I.

Provincia di Cagliari	1.Estensione stazioni bike sharing esistenti, rastrelliere custodia e noleggio cicli coinvolgimento operatori parcheggi, scuole e uffici pubblici, biciclette in comodato d'uso presso scuole ed uffici 2.Studi/progettazioni di interconnessioni ciclopedonali e messa in sicurezza di nodi viari 3.Ciclabilità del Parco di Monteclaro
Comune di Cagliari	4.Servizi di bike sharing, rastrelliere, custodia e noleggio cicli nella Città di Cagliari - Gara in fase di avvio 5.Comune di Cagliari - realizzazione di corsie dedicate in ambito urbano (p.zza Giovanni XXIII°, Repubblica, viale Colombo etc..) e completamento del sistema ciclabile dal nodo intermodale di p.zza Matteotti , lungo il porto storico, sino a Molo Rarinantes Su siccu , Ponticello Sant'Elia, Canale Terramaini Poetto, completamento pista RAMSAR esistente su Monserrato e Pirri.
Autorità Portuale di Cagliari	6.Percorso ciclabile nell'ambito del Porto Storico di Cagliari- 1° lotto
Comune di Quartu	7.Interventi in corso in comune di Quartu Connessione centro abitato— Poetto; -Via Fiume-Poetto-Via della musica-Via Giotto-Via S'Arrulloni-Via Beethoven-Via della Musica-Via Salieri
Ente Parco Molentargius-Saline	8.Riqualificazione viabilità ciclabile percorsi Parco Molentargius -Saline La Palma-Poetto-via della musica-Via Bizet, e collegamento fronte amsicora La Palma via dei Tritoni 9.Riqualificazione viabilità ciclabile percorsi Parco Molentargius -Saline La Palma-Poetto-via della musica-Via Bizet, e collegamento fronte amsicora La Palma via dei Tritoni
Comune di Monserrato	10.Monserrato- riassetto piste esistenti, pista ciclabile lungo via riu mortu, connessione a piscina comunale e pista Terramaini.
Comune di Selargius	11. Selargius - penetrazione urbana e connessione a stazione Metrò di Monserratto-Gottardo
Comune di Capoterra	12. Capoterra - Da Maddalena spiaggia a Comunità Montana Is Olias e centro urbano. Manutenzione straordinaria Argine destro rio Santa Lucia
Comune di Assemmini	13. Ciclabilità vecchia SS 130 in Comune di Assemmini
Comune di Decimo	14. Ciclabilità vecchia SS 130 in Comune di Decimo
Comune di Elmas	15. Ciclabilità vecchia SS 130 in Comune di Elmas
Comune di Maracalagonis	16. Da Staz. Metropolitana Settimo S. Pietro a Sinnai e Maracalagonis – appalto unico
Comune di Pula	17. Completamento e riquaificazione anello ciclabile Pula
Autorità di Gestione PO FESR 2007-2013	18. Piano di promozione e comunicazione, manifestazioni ed eventi

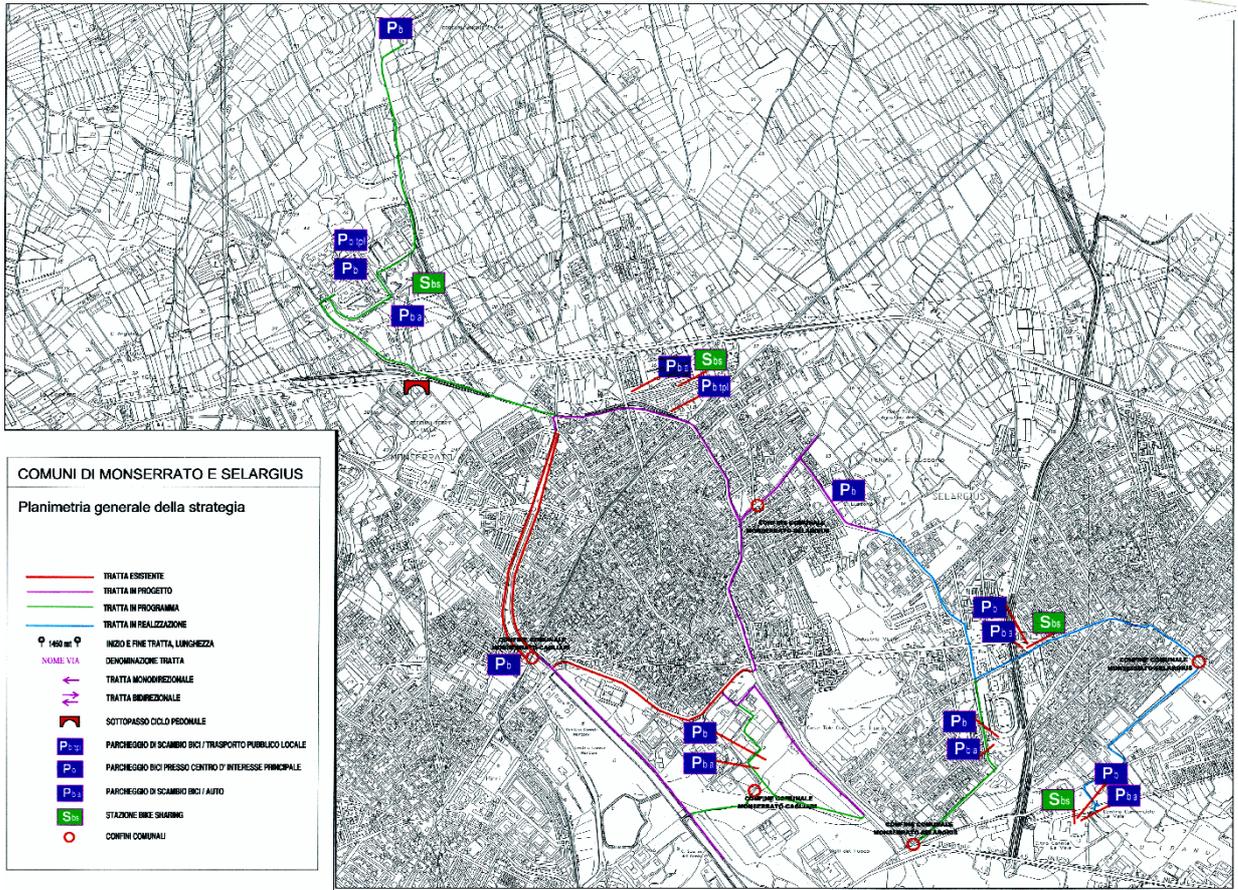
Le seguenti immagini mostrano le planimetrie degli interventi



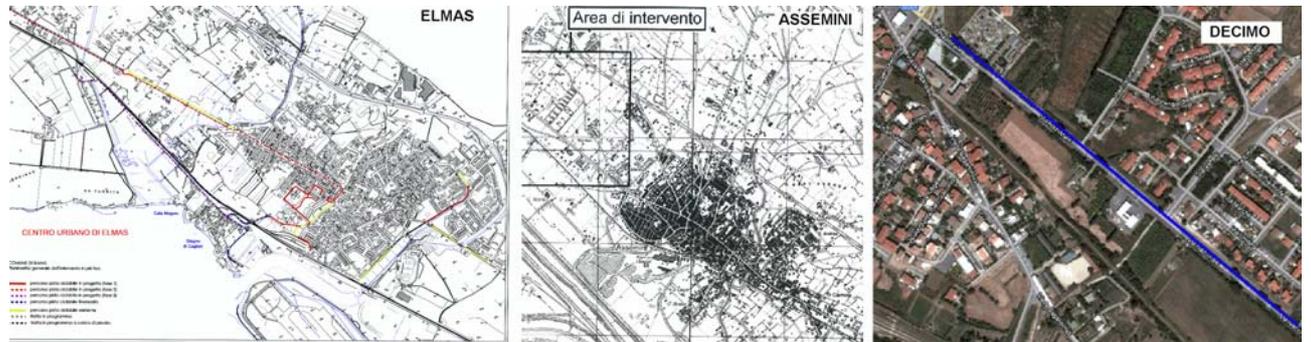
Cagliari e Autorità Portuale



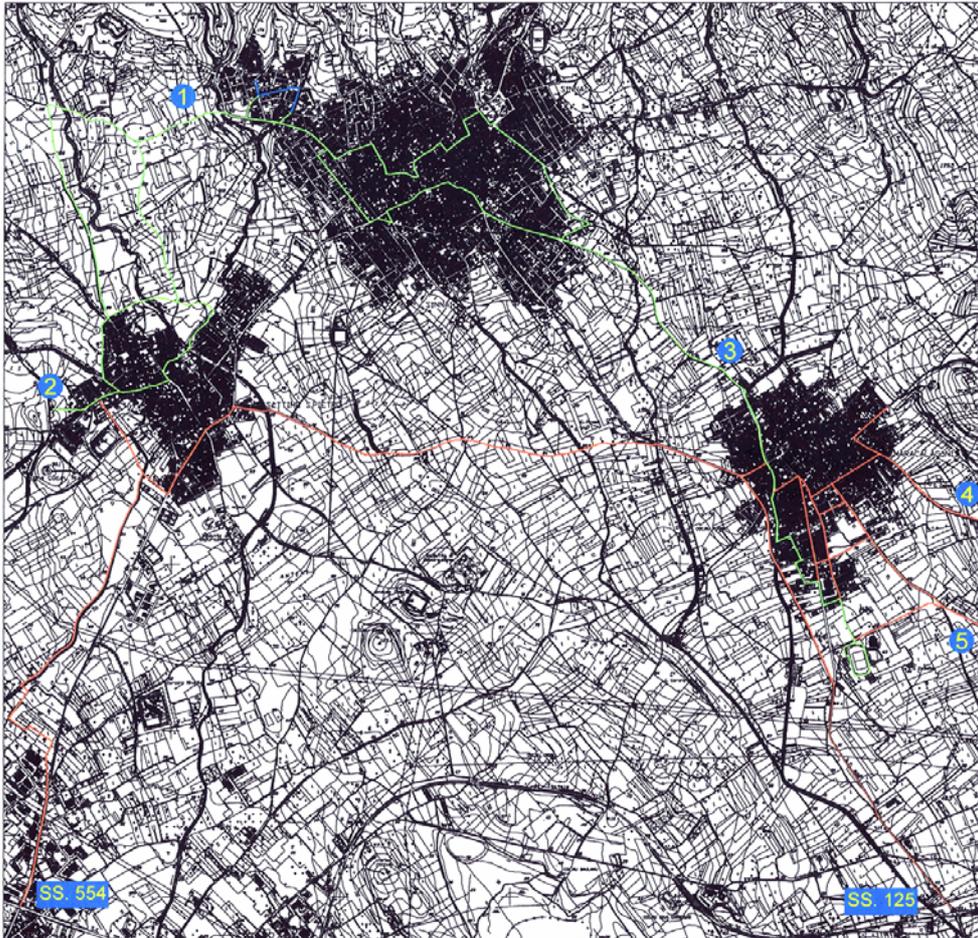
Ente Parco Molentargius- Saline



Monserrato e Selargius



Elmas, Assemini e Decimomannu



SINNAI-SETTIMO MARACALAGONIS VISTA D'INSIEME

LEGENDA

- VIABILITA' CICLABILE IN PROGETTO (FINANZIAMENTO POR-FESR Sardegna 2007-2013)
- VIABILITA' CICLABILE DA REALIZZARE A LUNGO TERMINE
- VIABILITA' CICLABILE ESISTENTE

- 1 COLLEGAMENTO CICLABILE SETTIMO-SINNAI
- 2 STAZIONE METROPOLITANA DI SUPERFICIE DI SETTIMO S. PIETRO
- 3 COLLEGAMENTO CICLABILE SINNAI-MARACALAGONIS
- 4 5 COLLEGAMENTO CICLABILE ALLA ZONA DI INTERESSE TURISTICO AMBIENTALE STAIN

COMUNI DI SETTIMO S. PIETRO, SINNAI, MARACALAGONIS

Provincia di Cagliari

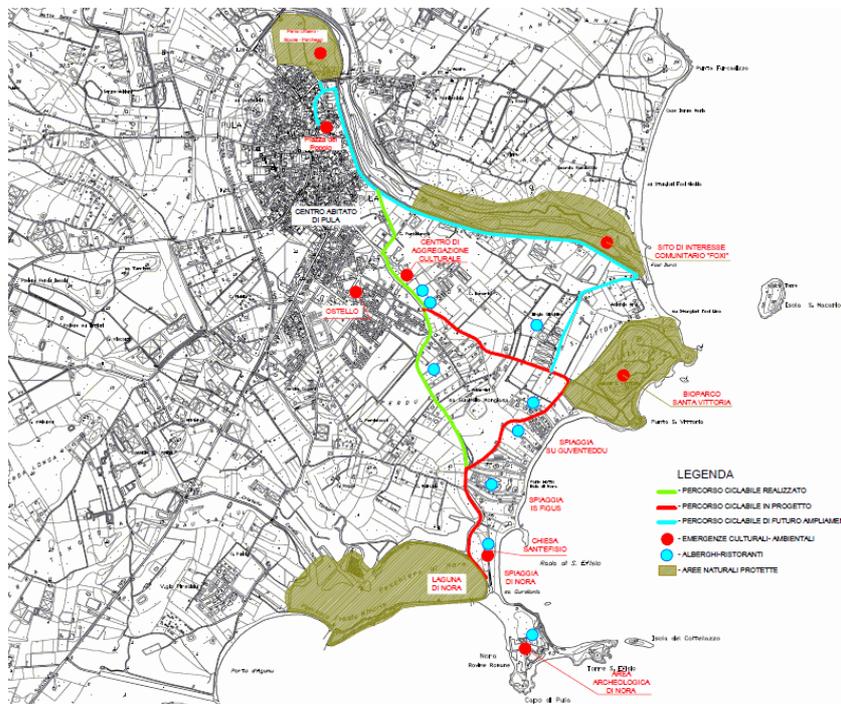
ELABORATI GRAFICI

COLLEGAMENTO CICLABILE TRA I COMUNI DI SETTIMO S. PIETRO SINNAI E MARACALAGONIS

Amministrazione Comunali Settimo S. Pietro, Sinnai, Maracalagonis

Febbraio 2012 1:20000

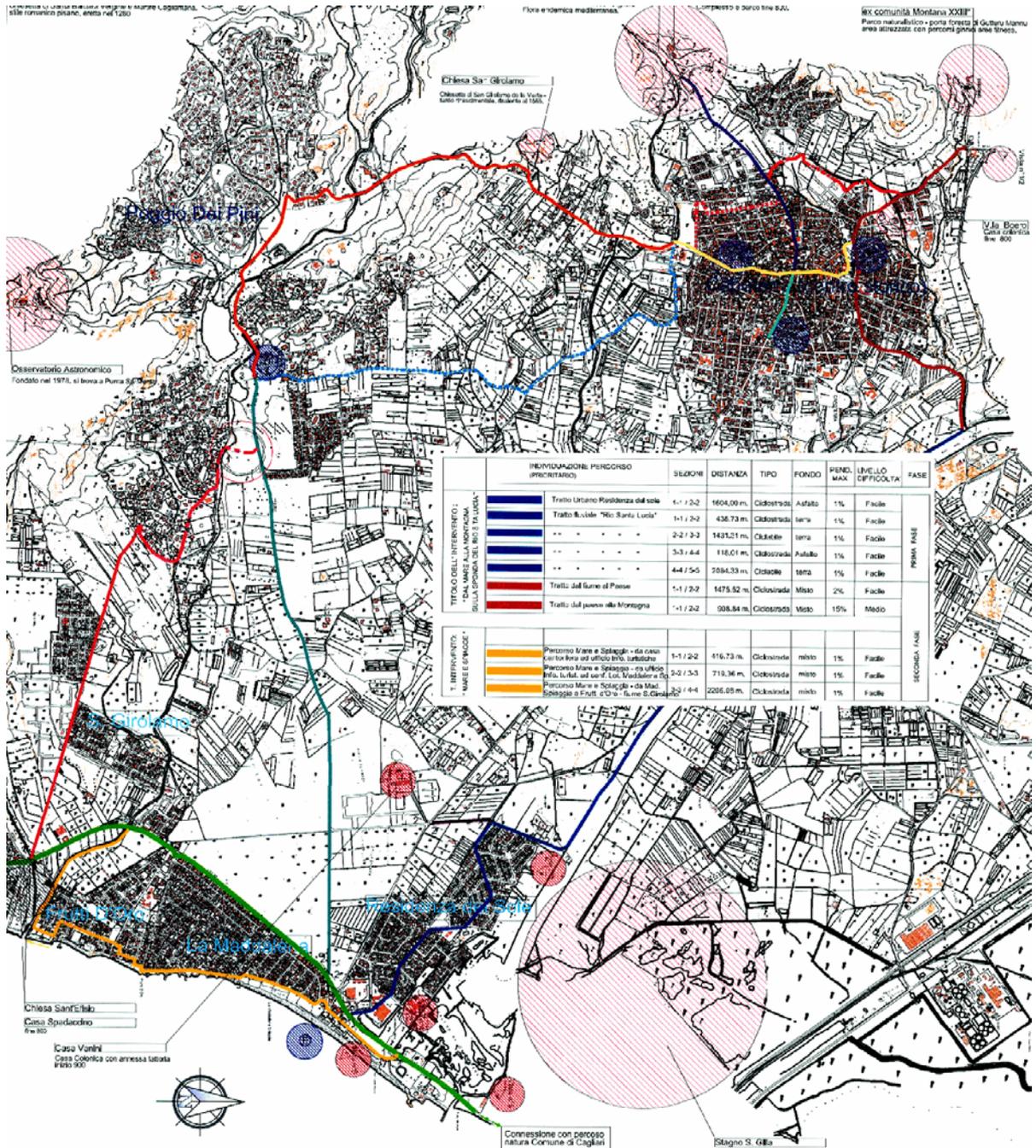
Settimo, Sinnai e Maracalagonis



LEGENDA

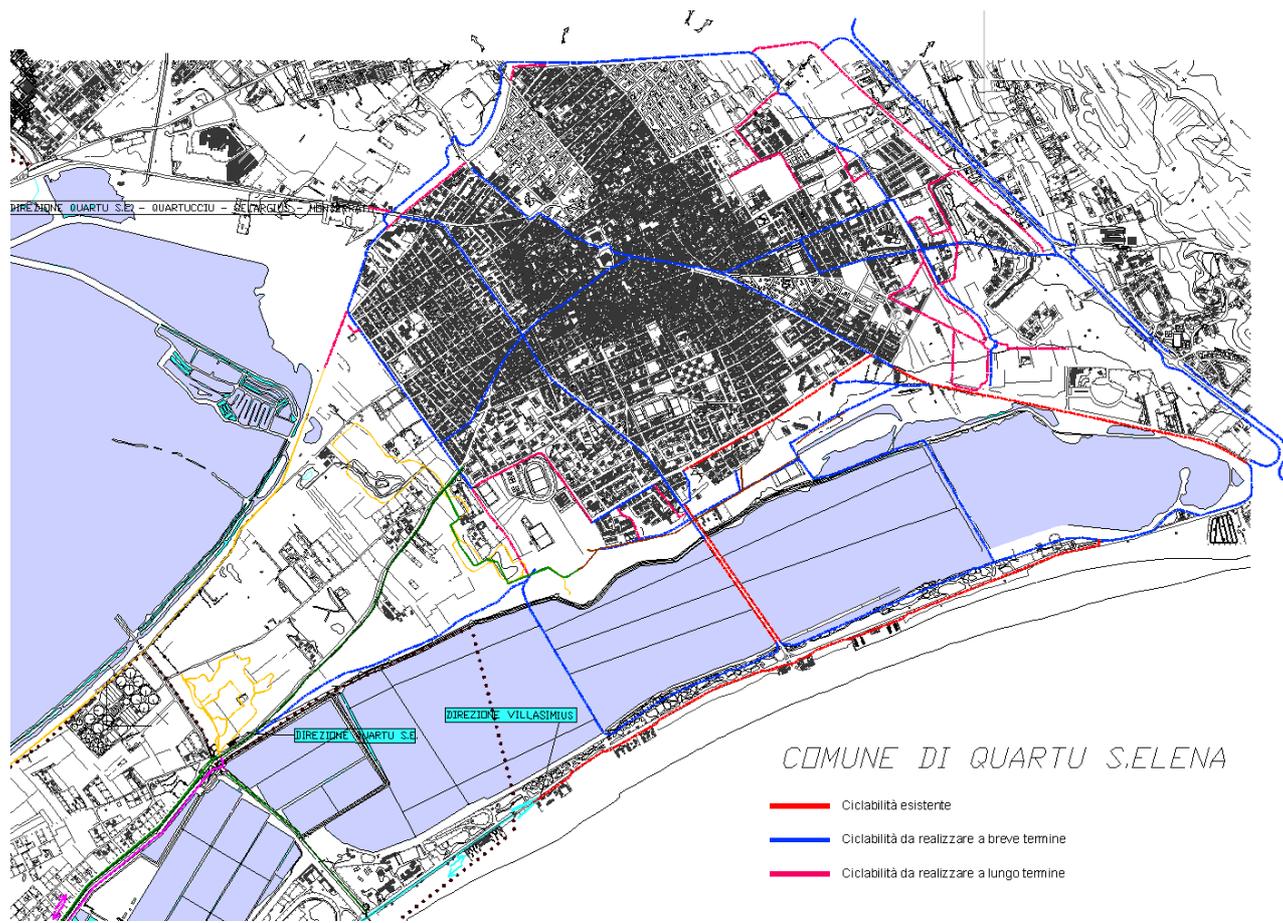
- PERCORSO CICLABILE REALIZZATO
- PERCORSO CICLABILE IN PROGETTO
- PERCORSO CICLABILE DI FUTURO AMPLIAMENTO
- EMERGENZE CULTURALI-AMBIENTALI
- ALBERGHI-RISTORANTI
- AREE NATURALI PROTETTE

Pula



TITOLO DELL'INTERVENTO: SULLA SPINAZIONE DEL "CANTONE"	INDIVIDUAZIONE PERCORSO (PRIORITY)	SEZIONE	DISTANZA	TIPO	FONDO	PIED. MAX	IVELLO EFFICOLTÀ	FASE
PRIMA FASE	Tratto Urbano Resistenza dal sole	1-1 / 2-2	1604,00 m.	Ciclistrada	Asfalto	1%	Facile	PRIMA FASE
	Tratto B. Luide "Noi Santa Lucia"	1-1 / 2-2	436,73 m.	Ciclistrada	terza	1%	Facile	
	**	2-2 / 3-3	1431,21 m.	Ciclistra	terza	1%	Facile	
	**	3-3 / 4-4	118,01 m.	Ciclistrada	Asfalto	1%	Facile	
	**	4-4 / 5-5	2084,33 m.	Ciclistra	terza	1%	Facile	
	Tratto dal fiume al Paese	1-1 / 2-2	1475,82 m.	Ciclistrada	Misto	2%	Facile	
SECONDA FASE	Tratto dal paese alla Monreale	1-1 / 2-2	908,84 m.	Ciclistrada	Misto	15%	Medio	SECONDA FASE
	Parco Mare e Spiagge - da casa del bar fino all'ufficioivio. Sanzione	1-1 / 2-2	116,73 m.	Ciclistrada	misto	1%	Facile	
	Parco Mare e Spiagge - ex ufficio ivio. Sanzione all'ufficio. Maddalena - Di	2-2 / 3-3	715,36 m.	Ciclistrada	misto	1%	Facile	
	Parco Mare e Spiagge - da Mal Sotgiu a Frutt. c'Or. - fiume S. Gerasimo	3-3 / 4-4	2205,05 m.	Ciclistrada	misto	1%	Facile	

Capoterra



Quartu Sant'Elena

Per ciò che attiene alla seconda fase di intervento data al momento l'impossibilità di individuare una specifica copertura finanziaria ma considerata l'opportunità di completare il quadro complessivo anche con risorse degli Enti firmatari.

In particolare, la Provincia di Cagliari valuterà la possibilità di supportare con propri fondi la realizzazione di alcuni interventi di particolare valenza sovracomunale, quali quelli relativi al superamento dell'Asse Mediano, o ai collegamenti tra i centri urbani e l'areale di Molentargius. La Regione si impegna a verificare la possibilità di utilizzare a tal fine ulteriori risorse, coerentemente con le regole comunitarie, sia di fonte comunitaria che regionale, nell'ambito del PO FESR 2007-2013, della programmazione unitaria o della nuova programmazione 2014-2020, e assume tra le proprie priorità la necessità di consolidare in maniera significativa il quadro degli interventi necessari all'effettivo successo della strategia del PO FESR 2007-2013, sia per ciò che attiene al rafforzamento della mobilità sostenibile (ciclabile, pedonale, pendolare, trasporto pubblico su gomma e su ferro, ripristino di condizioni di sicurezza e percorribilità per le grandi connessioni viarie), sia nell'ambito delle azioni mirate ad "accrescere il vantaggio competitivo rappresentato dagli Attrattori naturali, paesaggistici e culturali".

La tabella seguente mostra il quadro dei fabbisogni.

Tabella B – Quadro Programmatico degli interventi di seconda fase

Denominazione Intervento	Soggetto proponente
Progettazione e realizzazione interventi intercomunali Pedonalità e ciclabilità zona pontis paris-le vele, (attraversamenti pedonali e ciclabili zona via riu Mortu-Pontis paris	Provincia di Cagliari
Collegamento ciclabile area urbana-Parco molentargius. Progettazione e realizzazione connessioni pedonali e ciclabili zona amsicora, Generexi,	Provincia di Cagliari
Passerella ciclabile ad alta valenza naturalistica, da Pontis Paris a Quartu, fianco viale Marconi.	Parco Molentargius
Sistemazione percorso ciclabile intercomunale, da Aeroporto a Comune di Cagliari-Stazione FS lungo laguna santa gilla- riadattamento pista esistente.	Provincia di Cagliari
Interventi per la fruizione ciclabile delle aree portuali del lungomare	Autorità portuale di Cagliari
Collegamento da Su Siccu a Viale poetto	Comune di Cagliari
percorso ciclabile da Piazza Giovanni a via castiglione/via Vesalio	Comune di Cagliari
"Anello ciclabile" : da Piazza giovanni - via Giudicati-Is Mirrionis-Sant'Avendrace Staz. FS via roma-P.zza San Benedetto-Via paoli-Via Sonnino-via Diaz	Comune di Cagliari
Da Parco MonteClaro-Via cadello sino a Centri Commerciali e ospedale oncologico, Microcitemico, Brotzu/ Mulinu Becciu/P.zza San Michele	Comune di Cagliari
Da La Palma su lungo Saline sino a Poetto-1° Fermata-via Gorgona	Parco Molentargius
piste ciclabili in area urbana	Comune di Quartu
Monseratto-da Stazione metrò a policlinico, su sottopasso 554 via dell'argine.	Provincia Cagliari
Quartucciu - rete di servizio verso Le vele. Realizzazione di tracciato ciclabile anche utilizzando le banchine del "Riu Nou"	Provincia Cagliari
Quartucciu-Selargius-Monseratto - Interventi di completamento della rete	Comuni di Quartucciu-Selargius-Monseratto
Direttrice Decimo Assemini Elmas – Completamento itinerari SS130-Stazioni FS	Comune di Assemini
	Comune di Decimomannu
	Comune di Elmas
Itinerari di valenza naturalistica connessione città, -ambiti lagunari e Parco	Provincia Cagliari
Estensione percorso ciclabile di 1° fae lungo il litorale da maddalena spiaggia a torre degli Ulivi	Comune di Capoterra
Direttrice Settimo Sinnai-Pineta-Maracalagonis-collegamento attrattori paesistici e litorale	Comune di Maracalagonis
Collegamento Settimo San Pietro-Selargius-Cagliari	Provincia di Cagliari
Percorso Pula-Villa San Pietro-Porto Columbu	Comune di Pula -Villa san pietro-Sarroch
Collegamento ciclabile da Sestu a Policlinico Universitario	Comune di Sestu
Estensione rete di Bike sharin nell'area vasta- 100 punti di bike sharing	Provincia di Cagliari
Totale Fabbisogno	

8. Controllo Integrato della Mobilità dell'Area Vasta

Nel 2003 le Amministrazioni Comunali di Cagliari, Quartu S. Elena, Assemini, Decimomannu, Elmas, Monserrato, Quartucciu e Selargius e il CTM condividendo la necessità di individuare un'adeguata e comune politica di gestione per raggiungere un coordinamento del trasporto pubblico e privato, anche sfruttando strumenti telematici che consentano di contenere e prevenire le criticità locali e a livello di area vasta, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la realizzazione del progetto "Sistema Integrato della piattaforma telematica di ausilio alla mobilità nei centri dell'area vasta di Cagliari 2° intervento".

Il progetto è stato finanziato dalla RAS Assessorato dei Trasporti del POR 2003-2006 Asse VI- Misura 6.2 al consorzio costituito dal CTM e dai suddetti comuni denominato "ITS Area Vasta".

A partire dalla Centrale della Mobilità del Comune di Cagliari, gestita dal CTM è stato sviluppato un progetto di implementazione del sistema di infomobilità a tutto il territorio dei comuni facenti parte di ITS. Essi rappresentano la prima cintura di conurbazione cagliaritana servita dal CTM.

L'attuale Centrale della Mobilità del Comune di Cagliari gestisce circa 25 telecamere per il controllo del traffico, 5 sistemi per il rilievo automatico della velocità, 4 intersezioni semaforizzate per il controllo del passaggio col rosso e delle corsie preferenziali del bus, 14 varchi e telecamere in corrispondenza delle ZTL e delle aree pedonali e dei pannelli a messaggio variabile presenti in città. Inoltre tutti gli impianti semaforici sono controllati dalla Centrale della Mobilità. Nel corso del 2011 è stata completata l'attivazione di tutti i sistemi, producendo report mensili con tutti i dati statistici messi a disposizione dei cittadini e delle altre amministrazioni.

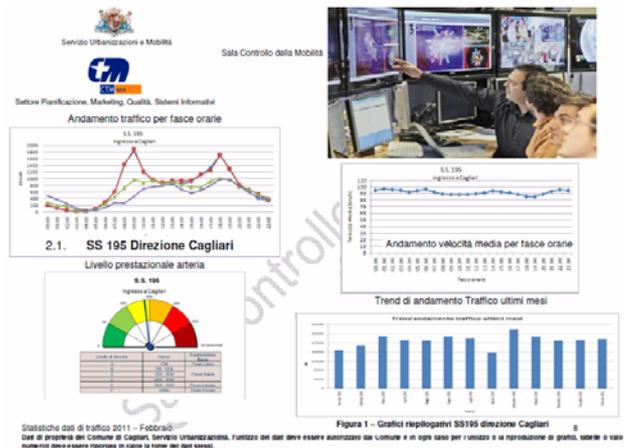
Il consorzio ITS si è costituito per estendere il sistemi di controllo alla prima cintura dell'area vasta. Oltre posa in opera di una estesa rete di fibra ottica sono in corso di installazione ulteriori 65 telecamere, pannelli a messaggi variabile, passaggi con il rosso,

Aspetto molto importante previsto nel progetto è l'integrazione delle forze di polizia con sistemi radio e di collegamento al sistema delle telecamere per il controllo del territorio.

Antenne radio sono previste nei municipi di Quartu, di Selargius e di Assemini, nel Castello di San Michele, a Terra Mala, nel Belvedere di Buoncammino e nel Fortino di Sant'Ignazio. Sono previste inoltre l'implementazione dei sistemi e dei server e la sostituzione dei centralini semaforici, la posa in opera di nuovi pannelli a messaggio variabile, nonché di nuovi sistemi di monetica e tariffazione.

A partire dal 2013 il sistema complesso trasformerà di fatto la Centrale della Mobilità in un "Centro di Coordinamento e Controllo Integrato della Mobilità dell'Area Vasta". Sarà importante integrare il sistema con sensoristica e sistemi di analisi dei carichi sulle pavimentazioni o per prevederne gli ammaloramenti, analizzare la distribuzione delle merci o il carico di inquinanti sulle acque di prima pioggia nonché di altri sistemi disponibili per i sistemi di controllo e previsione.

Azione prioritaria risulterà quella di istituire un Mobility Manager nel Comune di Cagliari e di strutturare un gruppo gestione interdisciplinare che possa agire non solo nel territorio del capoluogo ma in un ambito allargato e di implementare ulteriormente il sistema verso i comuni non ancora raggiunti.



9. Piano di sicurezza stradale

Sul fronte della sicurezza stradale il primo semestre del 2011 è stato drammatico con oltre 9 morti, confermando al rialzo i già pesanti dati del 2009 e del 2010. Il 1 agosto 2011, a distanza di 4 anni dalla sua installazione, è stato attivato il primo autovelox fisso sull'Asse Mediano di Scorrimento. A questo ha fatto seguito il 1 ottobre 2011 l'attivazione delle telecamere per il sanzionamento del passaggio con il rosso in diversi incroci del capoluogo e ulteriori sistemi di controllo sono stati attivati nel mese di aprile 2012. Le statistiche degli incidenti mostrano già i primi positivi risultati prodotti dai sistemi di controllo attivati negli ultimi mesi con una riduzione del numero complessivo dei sinistri.

L'analisi e la scelta degli interventi deve basarsi sulla conoscenza puntuale del fenomeno e per tale motivo il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale incentiva l'adozione di catasti e osservatori sull'incidentalità e azioni finalizzati alla riduzione dei sinistri.

Si impone dunque un'azione coordinata di censimento dei sinistri e di Piano di Interventi esteso a tutta l'area vasta.



TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Mobilità

TITOLO DELL'INTERVENTO

Piano integrato di sviluppo urbano – la mobilità ciclistica e pedonale come alternativa all'uso dei veicoli a motore nel territorio comunale e nei collegamenti del territorio contermini

L'intervento proposto riguarda la realizzazione di nuove piste ciclabili all'interno del sistema urbano di Assemini (CA).

Ambito geografico di riferimento

L'ambito di intervento della proposta riguarda il territorio comunale di Assemini e, attraverso la direttrice della metropolitana Cagliari - Decimo, un settore importante dell'area vasta cagliaritano.

Obiettivi operativi dell'intervento

Gli obiettivi del progetto sono:

1. Migliorare la qualità della vita nell'area urbana e periurbana.
2. Rafforzare i presupposti per la fruizione a fine ludico sportivo e turistico del compendio lagunare RAMSAR Convenzione sulle zone umide di importanza internazionale di Santa Gilla (S.I.C. ITB 040023 Direttiva "Habitat" (92/42/CEE-art.3); Z.P.S. (Direttiva 79/4409/CEE); Riserva naturale della laguna di Santa Gilla L.R. n. 31/89).
3. Rafforzare i presupposti per la fruizione a fine ludico sportivo e turistico dell'area di Gutturu Mannu.
4. Rafforzare i presupposti per la fruizione a fine turistico dei Beni Culturali e in particolare dei beni archeologici sia dell'area urbana che extraurbana.
5. Aumentare l'impiego della mobilità sostenibile e la riduzione dei veicoli a motore privati.
6. Connettere la rete di piste ciclabili di Assemini con quelle di Elmas e Decimomannu (l'Amministrazione Comunale di Assemini ha già investito 500 000,00 € nel tratto di pista ciclabile Assemini-Decimomannu).

Finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale

Le nuove stazioni della metropolitana in corso di realizzazione rappresentano una importante opportunità per favorire una mobilità sostenibile in ambito urbano e d'area vasta e l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di servizi e parcheggi di scambio.

Coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

POR FESR 2007/2013 - Asse V – Linea di attività 5.1.1. Obiettivo operativo 5.1.1: "Ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso";

POR FESR 2007/2013 - Asse V – Linea di attività 5.1.1. b: adozione di modalità di trasporto alternative (piste ciclabili, bike sharing, car sharing promozione trasporto urbano pulito, intermodalità, etc.);

Linee guida della Strategia comunitaria per il periodo 2007-2013: le linee guida raccomandano agli Stati membri di promuovere i modi di trasporto alternativi ai tradizionali trasporti stradali.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Il Comune di Assemini, così come altri Comuni dell'area cagliaritana, è caratterizzato da un legame forte con il capoluogo regionale che ne ha favorito la crescita demografica, per effetto di fenomeni di pendolarismo della popolazione; la vicinanza della città capoluogo ha tuttavia determinato una carenza di servizi ed attrezzature che sarebbe invece naturale trovare in una cittadina di quasi 25.000 abitanti. L'immigrazione da altri centri della regione è stata favorita anche dalla presenza della vicina zona industriale di Macchiareddu.

La realizzazione di percorsi ciclo/pedonali è pertanto finalizzata al rafforzamento delle relazioni fra i comuni di Elmas, Assemini e Decimomannu e, mediante la Metropolitana leggera, con il comune Cagliari.

SOGGETTI COINVOLTI

Comuni di Assemini, Cagliari, Elmas e Decimo

FS - Ferrovie dello Stato

Altri operatori pubblici e privati

STATO DI AVANZAMENTO

Studio di fattibilità finanziato nell'ambito dei *Progetti Integrati di Sviluppo Urbano*

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente

Mobilità

Residenzialità

Servizi

La realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali urbani ed extraurbani integrata con la rete della mobilità su ferro rappresenta un'importante opportunità per favorire forme di mobilità sostenibile e favorire l'accessibilità e la fruizione di aree particolare interesse naturalistico ambientale.

Poiché costituisce una modalità alternativa di trasporto, la proposta è complementare al Tema strategico Mobilità, inoltre migliora la qualità della vita di abitanti e fruitori del territorio.

TEMA STRATEGICO:

- Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Mobilità

TITOLO DELL'INTERVENTO

PON trasporti 2000-2006, Obiettivo operativo 5.11 POR FERS 2007-2013 “Asse attrezzato urbano Elmas- Assemmini-Decimomannu”

Gli interventi riguardano aree e stabili di RFI che costituiranno, insieme alle superfici pubbliche e non interessate dalle opere, dei poli potenzialmente suscettibili di recupero e riqualificazione di diverse funzioni, quali:

- l'accessibilità e l'intermodalità ferro-gomma attraverso percorsi pedonali, parcheggi di scambio , fermate, aree per la sosta degli autobus urbani ed extra urbani;
- la ricucitura e il potenziamento dei collegamenti (di tipo pedonale, ciclabile e dei mezzi pubblici) verso i centri urbani di Assemmini, Elmas e Decimomannu;
- il recupero delle superfici di sedime RFI e dei suoi stabili a funzioni plurime: di vetrina delle Comunità, di esposizione dei prodotti tipici locali, ricreativi, etc;
- il miglioramento della qualità degli spazi e la fruibilità dei servizi già presenti;
- la messa a disposizione di spazi per la realizzazione e/o il recupero di volumi, finalizzati al potenziamento dei servizi e del commercio attraverso il richiamo del capitale privato o dove possibile di quello pubblico nel comparto prospiciente o all'interno delle aree oggetto dell'intervento.

Ambito geografico di riferimento

L'ambito di riferimento delle proposta riguarda il territorio dei Comuni di Assemmini, Decimomannu, Elmas e Cagliari.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

La rilevanza sovralocale dell'intervento in oggetto è evidente in quanto l'obbiettivo è quello di offrire un servizio di livello metropolitano che interesserà con 8 stazioni/fermate i quattro centri di Cagliari, Elmas, Assemmini e Decimomannu creando un “corridoio” urbano polifunzionale che ha, nelle diverse stazioni posizionate lungo il tracciato ferroviario, i poli di diffusione di effetti di integrazione economico/sociale e di riqualificazione urbana.

Le stazioni RFI, gli spazi e gli eventuali volumi adiacenti alle stazioni potranno costituire le porte d'ingresso per nuovi insediamenti di servizi a favore di potenziali intense relazioni economiche e sociali che attraverso questa idea progettuale si intende indirizzare all'uso del servizio ferroviario. Ciò ai fini, da un lato, del decongestionamento del centro di Cagliari e, dall'altro, della proposizione di Assemmini, Elmas e Decimomannu quali centri erogatori di servizi di livello metropolitano e regionale.

SOGGETTI COINVOLTI

I soggetti coinvolti nella realizzazione e nella gestione delle opere sono preliminarmente le Amministrazioni Comunali di Assemmini, Elmas, Decimomannu, i proprietari di alcune aree che dovranno essere cedute per la realizzazione delle opere, l'Assessorato ai trasporti della RAS , RFI. La realizzazione del progetto potrà inoltre consentire il coinvolgimento di soggetti privati interessati all'erogazione dei servizi (di carattere commerciale, ricreativo, vigilanza e custodia, etc.) nelle aree e nei fabbricati oggetto di intervento.

STATO DI AVANZAMENTO

.....

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente

Mobilità

Residenza

Servizi

Residenza

.....

Servizi

.....

TEMA STRATEGICO:

Ambiente

Mobilità

Residenzialità

Servizi

LINEA DI INTERVENTO

RETI DI CONNESSIONE INTERCOMUNALE

Comune proponente

Comune di Capoterra

Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento interessa la realizzazione della nuova strada statale 195 ed altresì il rafforzamento della rete di connessione già esistente tra i quartieri residenziali ed il centro storico, attraverso anche la riqualificazione del tracciato della medesima "Sulcitana" e l'inserimento di viabilità alternativa al traffico veicolare mediante percorsi ciclabili.

Si vuole evidenziare in tale premessa, seppure non di stretta competenza comunale, la previsione del miglioramento e potenziamento anche della viabilità provinciale, mediante la realizzazione di nuove rotonde nei punti nevralgici del percorso che unisce il nucleo storico alle residenze costiere.

Il progetto della nuova "Sulcitana" nello specifico, considera la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria con caratteristiche plano-altimetriche in grado di sostenere i principali flussi di traffico di accesso e attraversamento del territorio, sia a carattere veicolare sia a carattere industriale pesante. La realizzazione di tale opera, consentirà al contempo un alleggerimento e declassamento dell'attuale tracciato della "Sulcitana", con una consistente riduzione degli attuali volumi di traffico, sia per qualità che quantità consentendo nuove opportunità di trasformazione dell'attuale assetto infrastrutturale per la riqualificazione delle relazioni con il contesto urbano e paesaggistico della fascia litoranea costiera. Il progetto, approvato dalla Regione, dall'ANAS, dal CASIC e dagli altri Comuni interessati, (Cagliari, Assemini, Sarroch, Villa San Pietro, e Pula), nel corso della conferenza dei servizi che si è tenuta nel luglio del 2007.

Tale progetto oltre quanto appena descritto, contempla il miglioramento della mobilità urbana mediante la razionalizzazione delle tratte maggiormente congestionate, l'adozione di interventi coordinati di tipo urbanistico, la realizzazione di servizi innovativi alla persona, l'ottimizzazione delle coincidenze tra i sistemi di trasporto extraurbano e quelli di livello urbano e metropolitano, nonché "l'adozione di modalità di trasporto alternative quali percorsi ciclabili, bike sharing, car sharing".

In buona sostanza la previsione mira ad ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso.

In tali ambiti infatti, massimamente trafficati e congestionati, le indicazioni operative della pianificazione strategica comunale e intercomunale vanno pertanto a convergere su una strategia che accanto al miglioramento della viabilità suddetta ed al rafforzamento del trasporto pubblico mira a contenere il generalizzato ricorso all'auto privata attraverso una azione integrata, sviluppata a partire dai seguenti interventi:

- 1) realizzazione di tracciati ciclabili nel centro urbano, funzionalmente connessi alla rete del "Bike Sharing";
- 2) aumento della facilità d'uso della bicicletta attraverso la diffusione di stazioni di "bike sharing" diffuse sull'intera area urbana, in corrispondenza dei principali punti di origine/destinazione dell'utenza;
- 3) messa a sistema dei percorsi ciclabili esistenti, assegnando priorità a quelle tratte che uniscono segmenti di rete ciclabile esistenti, anche attraverso la realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e pedonali, favorendo la mobilità intercomunale e la fruizione dei siti di maggior richiamo paesistico (litorale costiero, aree parco, spazi verdi urbani, punti panoramici, etc.);
- 4) predisposizione di strutture e spazi dedicati alla custodia, al parcheggio, alla manutenzione della bici presso scuole ed uffici, in particolare nell'ambito degli spazi già dedicati a parcheggio, con priorità per le aree di stazione e/o interscambio coi mezzi pubblici;
- 5) intese, di concerto con l'Assessorato dei Trasporti e con le Aziende del trasporto pubblico, mirate a favorire l'integrazione tra trasporto pubblico e bicicletta, consentendo, ove possibile (Treno, metropolitana leggera), il trasporto delle stesse;
- 6) realizzazione di conferenze, manifestazioni ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto e fruizione del territorio, coinvolgendo in particolare le scuole, le associazioni e gli enti preposti al turismo.

La complessità e le problematiche attinenti in particolare alla realizzazione della nuova strada statale, comportano tempi di realizzazione del progetto strettamente connessi a quelli di esecuzione

dell'infrastruttura stradale. Tuttavia sono state già avviate da parte dell'Amministrazione Comunale tutte le iniziative volte al coinvolgimento degli altri enti istituzionali interessati dal progetto, compresa la definizione della disciplina urbanistica riguardante le componenti insediative e ambientali interessate dal progetto di inserimento della nuova Strada Statale 195 e del rafforzamento della rete di connessione, già esistente, nonché le modalità di attuazione dei singoli interventi.

Ambito geografico di riferimento

L'intervento coinvolgerà necessariamente ampi tratti del territorio comunale, per procedere sia in direzione del capoluogo, sia verso i Comuni limitrofi di Sarroch e Pula.

Obiettivi operativi dell'intervento

Tra gli obiettivi dell'intervento senza dubbio due punti importanti emergono immediatamente:

- 1) Riquilibrare il sistema infrastrutturale viario della attuale strada statale 195, in vista di un prossimo declassamento, attraverso la reinterpretazione funzionale del tracciato che preveda l'integrazione della direttrice viaria con le valenze paesaggistiche del sistema marino - litorale e la dimensione insediativa e urbana dell'infrastruttura, riorganizzando i servizi urbani per la fruizione del territorio.
- 2) Diversificare l'organizzazione della rete, attraverso l'individuazione e agevolazione delle varie forme di percorrenza, (veicolare, pedonale, ciclopedonale, equestre, ecc.), per la fruizione del territorio dal punto di vista paesaggistico, storico, culturale, ambientale e connettere i luoghi significativi del territorio, quali ambiti costieri, zone umide, corridoi vallivi, nuclei turistico residenziali.

Finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale

L'attuale strada statale, si presenta come una strada densamente trafficata, linea generatrice della struttura insediativa dei quartieri a mare di Capoterra, ma anche barriera tra le diverse componenti dell'insediamento e del contesto territoriale, che non ha favorito la qualità dell'abitare e la coesione sociale fra le popolazioni residenti. Il vecchio tracciato viario della sulcitana, indicato proprio dal P.P.R. come "strada di impianto a specifica valenza paesaggistica e panoramica di fruizione turistica", attraversa la fascia costiera del territorio comunale di Capoterra, che rappresenta un ambito strategico per la promozione di interventi di riqualificazione e valorizzazione dei caratteri paesaggistici e ambientali del contesto.

Il progetto a tal fine, fa parte della strategia del piano strategico per governare la frammentazione urbana di Capoterra e concorre a conseguire gli obiettivi della questione strategica dell'abitare, ovvero, garantire e sviluppare una qualità dell'abitare diffusa nel territorio, considerando la specificità e la caratterizzazione dei luoghi; qualificare l'assetto e il disegno urbano di Capoterra qualificando le relazioni tra quartieri; favorire l'accessibilità ai servizi pubblici.

Relativamente alla questione strategica di coesione sociale, il progetto concorre a migliorare il sistema di mobilità interna per favorire l'accessibilità e la fruizione dei servizi esistenti nel quartiere da parte dei residenti.

Tale previsione può inoltre concorrere a perseguire gli obiettivi delineati in riferimento alla questione strategica "tessuto produttivo", in quanto rappresenta una occasione per rivitalizzare le attività commerciali e promuovere lo sviluppo di una economia turistica nel territorio di Capoterra, riqualificando un direttrice urbana e infrastrutturale, che presenta elementi a specifica valenza paesaggistica.

Coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

La proposta è in linea con lo schema preliminare del Piano Regionale dei Trasporti, adottato dalla Giunta regionale con la delibera n.30/44 del 2 agosto 2007, con la pianificazione strategica complessiva delineata dal Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, dal Documento Strategico Regionale 2007-2013, dai Piani regionali Paesaggistico, Energetico e di Sviluppo Turistico Sostenibile, che insieme concorrono a definire, in maniera organica e complementare sotto profili diversi, le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema dei trasporti, compreso il trasporto pubblico locale;

All'interno del POR FESR l'Asse V Sviluppo urbano ha come obiettivo operativo ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso, il miglioramento della mobilità urbana, la razionalizzazione delle tratte maggiormente congestionate, l'adozione di interventi coordinati di tipo urbanistico, la realizzazione di servizi innovativi alla persona, l'ottimizzazione delle coincidenze tra i sistemi di trasporto extraurbano e quelli di livello urbano e metropolitano.

Risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico

Il progetto promuove l'avvio di un processo di rigenerazione urbana attraverso la riorganizzazione del

sistema di relazioni tra infrastruttura viaria, organizzazione urbana e dimensione paesaggistica del territorio, al fine di qualificare l'assetto ed il disegno urbano dei quartieri litoranei.

Il risultato atteso è pertanto una integrazione di forme di percorrenza veicolari e non, che contribuiscano a rendere la strada non più una barriera fisica, ma un efficace collegamento tra parti di abitato e territorio ed anche la qualificazione del percorso viario come occasione di riorganizzazione dei servizi pubblici e privati ad uso collettivo, delle attività commerciali e dei servizi turistici.

Indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso

L'intervento va a completare e ad integrare le linee delle metro tramvia esistenti e in corso di attuazione ed è sinergico ad altre iniziative riguardo all'aumento dell'offerta di mobilità alternativa sostenibile (compresa quella ciclabile del *Programma Integrato per lo Sviluppo Urbano e la Mobilità Ciclabile, Pedonale e Pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari* coordinato dalla Provincia.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

La rilevanza sovracomunale prevede il coinvolgimento di altri Comuni dell'Area vasta e, nel caso, specifico anche di altri Comuni e/o Enti territoriali in quanto in accordo con le citate *Linee Guida* del Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari e con le indicazioni del Forum dei Sindaci nonché con l'Accordo di Programma del 2008 finalizzato alla definizione di un Progetto Preliminare di un sistema di metropolitana di superficie nell'area vasta di Cagliari, l'intervento riveste importanza prioritaria all'interno del PS intercomunale, non solo del tema strategico *Mobilità*, tenuto conto che il sistema di metropolitana di superficie dovrà essere pensato lungo anche la direttrice sud-occidentale, ovvero nella direzione dei Comuni limitrofi di Sarroch, Villa San Pietro e Pula.

SOGGETTI COINVOLTI

Soggetti pubblici

Oltre al Comune di Capoterra, saranno coinvolti l'Anas, il Cacip, la Provincia di Cagliari, la Regione Autonoma della Sardegna in quanto coinvolti in qualità sia di promotori di talune iniziative, sia anche in qualità di soggetti attuatori di diverse opere.

STATO DI AVANZAMENTO

Stato di avanzamento attuale dell'iniziativa, procedurale e attuativo

Fasi di progettazione preliminare e studi di fattibilità fatta salva la realizzazione inerente la strada statale 195, già in corso di realizzazione.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente

Mobilità

Residenzialità

Servizi

TemI strategici che si ritiene possano mostrare forti elementi di complementarità e connessione con l'intervento proposto

L'iniziativa intende ripensare una nuova mappa del territorio comunale nella quale vengono definiti inediti "sistemi di relazione" che si sviluppano all'interno dei *quartieri*, (passeggiata unica per il lungo mare, poli sportivi, etc.) e tra *quartieri*, (collegamenti extraurbani mediante la Strada Provinciale 91 e Strada Statale 195).

Si delinea dunque una "mappa delle occasioni" che ogni *quartiere* offre al resto del territorio.

Ogni *quartiere* acquista dunque una sua unicità grazie alle specificità che è in grado di offrire oggi e alle capacità di rigenerarsi che dimostrerà di avere in futuro adattandosi alle modalità con le quali si potranno sviluppare i diversi poli urbani capoterresi.

La singolare organizzazione urbana dei *quartieri*, (mare, montagna, centro storico), nonché la dislocazione fisica dei principali servizi, orienta il progetto verso la creazione di forme alternative di mobilità sia pubblica sia auto-organizzata.

TEMA STRATEGICO:

- Ambiente **X Mobilità** Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO: Titolo

vedi le clusterizzazioni fatte durante lo svolgimento dei tavoli a partire dalle linee di intervento individuate nel doc Linee guida del PS intercomunale ottobre 2011 - per es. nel caso di Ambiente: Valorizzazione del patrimonio ambientale.

INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA SVINCOLI SS 130

Comune proponente (o il gruppo di Comuni)

Comune di Assemini, Decimomannu ed Elmas

Descrizione sintetica dell'intervento

Gli interventi lungo la strada statale 130 nel tratto che collega il Comune di Elmas al Comune di Decimomannu, passando per Assemini, riguardano i lavori per la messa in sicurezza e l'eliminazione degli incroci a raso della S.S. 130.

La strada, che si estende per circa 60 km collegando le città di Cagliari e Iglesias, riveste importanza fondamentale nel sistema viario regionale, consentendo i collegamenti tra il capoluogo e importanti centri quali i Comuni di Elmas, Assemini e Decimomannu.

L'arteria stradale, molto trafficata, è stata teatro, negli ultimi anni, di numerosi incidenti, legati principalmente all'eccessiva velocità di percorrenza, concentrati nel tratto compreso tra Elmas e Decimomannu.

Alcuni interventi relativi alla S.S. 130 sono ricompresi nell'Accordo di Programma Quadro "Viabilità", sottoscritto in data 11.7.2003 dalla Regione Autonoma della Sardegna, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'ANAS e prevedono l'eliminazione degli incroci a raso in prossimità degli ingressi ai Comuni di Elmas, Assemini e Decimomannu, nonché la messa in sicurezza della tratta da Elmas a Decimomannu, con la realizzazione della barriera spartitraffico tra i due sensi di percorrenza.

Con la delibera GR 47/19 - 30 dicembre 2010, in considerazione della necessità di promuovere la tempestiva attuazione di tali opere, la Regione - Assessorato dei Lavori Pubblici si è fatta carico della progettazione dei lavori di realizzazione di quattro svincoli sulla S.S. 130, denominati "Elmas Sud", "Decimomannu Est", "Assemini Via Sardegna" e "Assemini Via Tevere".

Con riferimento alle intersezioni presenti nel territorio del Comune di Decimomannu, lo svincolo in prossimità della Via San Sperate, oltre a costituire uno degli accessi all'abitato di Decimomannu, realizza il collegamento tra la S.S. 130 e la S.S. 131, attraverso la S.S. 130 Diramazione.

Oggi l'incrocio a raso è interessato da considerevoli volumi di traffico e presenta forti elementi di pericolosità, legati al fatto che i veicoli in transito devono attraversare la carreggiata della S.S. 130 per completare le manovre di attraversamento e di svolta a sinistra.

Il Comune di Decimomannu, nelle more della definizione dello svincolo previsto nel proprio territorio, ha rappresentato alla Regione l'assoluta urgenza di mettere in sicurezza l'intersezione, attraverso la realizzazione di alcuni interventi provvisori che concorrano al miglioramento delle condizioni di sicurezza del deflusso veicolare e alla riduzione dell'incidentalità della strada.

A tal fine, il Comune ha proposto l'installazione di un impianto semaforico ed ha presentato all'Assessorato dei Lavori pubblici della Regione un progetto preliminare dell'intervento, per un importo di 262.338,68 euro, sul quale si è espresso favorevolmente il Compartimento ANAS della Viabilità per la Sardegna. S

Si è reso opportuno, inoltre, programmare un intervento di sistemazione della viabilità urbana in prossimità dell'intersezione semaforizzata, costituito dall'allargamento della sezione stradale della via San Sperate al fine di agevolare le manovre di ingresso e uscita dall'intersezione. Il costo stimato di tale ulteriore intervento è stato stimato in 81.941,32 euro.

Al fine di procedere urgentemente le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi strutturali riguardanti gli svincoli e la barriera centrale, la copertura finanziaria dei due interventi provvisori di razionalizzazione dello svincolo di "Decimomannu Via San Sperate" la copertura finanziaria potrebbe essere assicurata da risorse del bilancio regionale allocate sul capitolo

SC07.0026 - UPB S07.01.002, demandandone l'attuazione al Comune di Decimomannu attraverso l'istituto della delega, ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n. 5 del 7.08.2007.
Al momento, sono in fase di appalto gli interventi di allargamento della via S. Sperate e dell'impianto semaforico.

Ambito geografico di riferimento

Gli interventi riguardano il tratto della Strada statale 130 che va da Elmas a Decimomannu, passando per Assemini.

La strada 130 collega le città di Cagliari e Iglesias ed ha un ruolo fondamentale per la rete viaria regionale: in circa 60 km connette il capoluogo, infrastrutture rare (tra cui porto e aeroporto) e centri importanti tra cui i Comuni di Elmas, Assemini e Decimomannu.

Obiettivi operativi dell'intervento

Gli interventi si pongono principalmente l'obiettivo della messa in sicurezza dell'asse viario, tramite l'eliminazione di una serie di incroci a raso localizzati lungo la strada statale, la riorganizzazione del traffico e della sede stradale, comprensiva della realizzazione di una barriera tra i due sensi di marcia (realizzata) e della revisione della segnaletica verticale ed orizzontale.

Tutti gli interventi mirano a razionalizzare il traffico automobilistico, aumentare le condizioni di sicurezza e a diminuire il tasso di incidenti.

Finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale

Oltre ad aumentare la sicurezza stradale e, dunque, diminuire degli incidenti automobilistici - entrambe finalità evidenziate dal Forum dei Sindaci e riportate nel documento di ottobre 2011: *Linee guida per l'Area vasta cagliaritano* - i lavori previsti tendono all'obiettivo strategico di consentire in tempi adeguati, secondo una logica di efficienza, il collegamento con i diversi centri dell'Area vasta. La SS 130 ha inoltre un ruolo fondamentale nella rete stradale regionale in quanto rappresenta la connessione tra la fascia costiera e le aree dell'interno e tra capoluoghi di provincia e il capoluogo regionale e infrastrutture quali aeroporto di Elmas e porto di Cagliari.

Coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

L'intervento di revisione e riorganizzazione sugli svincoli della SS130 è in linea con le direttive di livello nazionale e regionale per la sicurezza stradale e la diminuzione degli incidenti.

Alcune delle azioni relative alla S.S. 130 sono ricomprese nell'Accordo di Programma Quadro "Viabilità", sottoscritto in data 11.7.2003 dalla Regione Autonoma della Sardegna, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'ANAS.

La riorganizzazione e la messa in sicurezza dell'arteria stradale rientrano tra le priorità e gli scenari futuri auspicati dal Piano regionale dei trasporti, in quanto facenti parte della rete stradale di livello fondamentale della Regione. Nel PRT - Scenari futuri, la SS130 è compresa tra gli assi viari di primo livello regionale oggetto di adeguamento e ammodernamento, indirizzato, appunto alla connessione efficiente tra capoluoghi di provincia, tra insediamenti produttivi e residenziali di importanza regionale e tra la fascia costiera e le zone interne.

Risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico

Tra i risultati attesi, la diminuzione dell'incidentalità e della congestione del traffico. Il miglioramento della situazione del traffico potrebbe avere impatti positivi in termini di miglioramento dell'accessibilità degli insediamenti ai margini (per es. Il P.I.P.)

Indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso

L'intervento integra iniziative sullo stesso asse stradale in attuazione da parte dei Comuni di Elmas e di Assemini.

Inoltre è complementare e sinergico con la Riorganizzazione dei percorsi ciclopedonali e riqualificazione della rete stradale e con il Piano per la rete ciclopedonale del Comune di Decimomannu.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Eventuale coinvolgimento di altri Comuni dell'Area vasta e, nel caso, anche di altri Comuni e/o Enti territoriali - Citare la sottoscrizione di intese, accordi, ecc.

L'intervento di messa in sicurezza della strada statale n. 130 è di rilevanza non solo per i Comuni che attraversa (Cagliari, Elmas e Assemini) ma per tutta l'Area vasta, dato che costituisce il collegamento tra questa e la zona di Iglesias e sopporta volumi di traffico quotidiano notevoli, anche per quello che riguarda il trasporto delle merci.

Tale rilevanza è peraltro evidenziata, oltre che dal Piano regionale dei trasporti che riconosce all'arteria un ruolo fondamentale nella rete stradale sarda e nella realizzazione della piattaforma logistica, dal finanziamento Regionale e dall'urgenza di intervenire sottolineata nella delibera della Giunta regionale n. 47/19 del 30 dicembre 2010.

Capacità della proposta di incidere sugli elementi che caratterizzano il Tema strategico e la Linea di intervento di riferimento

L'iniziativa concorre in modo importante all'aumento delle condizioni di sicurezza sull'asse stradale della 130, finalità strategica evidenziata dal Forum dei Sindaci e riportata come prioritaria nel documento di ottobre 2011: *Linee guida per l'Area vasta cagliaritana*.

Inoltre, l'intervento contribuisce a raggiungere l'obiettivo strategico di consentire il collegamento con i diversi centri dell'Area vasta secondo una logica di maggiore efficienza.

SOGGETTI COINVOLTI

Soggetti pubblici

Il Comune di Decimomannu in quanto promotore dell'iniziativa e avente delega per l'attuazione.
I Comuni di Elmas e di Assemini per il tratto di loro competenza.
La Regione Sardegna e l'ANAS per le autorizzazioni e il finanziamento.

STATO DI AVANZAMENTO

Stato di avanzamento attuale dell'iniziativa, procedurale e attuativo

La barriera divisoria tra i due sensi di marcia è già stata realizzata. Sono in fase di attuazione le prime attività di messa in sicurezza. Nel dettaglio sono stati appaltati i lavori relativi all'impianto semaforico e all'allargamento di via S. Sperate.

È in fase di progettazione, a cura della RAS-Assessorato dei Lavori pubblici, l'eliminazione svincoli a raso nel tratto Elmas, Assemini, Decimomannu.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

X Ambiente

X Mobilità

Residenzialità

X Servizi

TemI strategici che si ritiene possano mostrare forti elementi di complementarità e connessione con l'intervento proposto

Le azioni in oggetto hanno un forte impatto sul Tema strategico di **Mobilità** in quanto vanno a correggere una situazione di alta pericolosità, dato il numero elevato di incidenti causati dalla situazione precedente. La sicurezza stradale che deriva dalla nuova situazione incide positivamente sul tema **Servizi alla comunità** mentre la nuova organizzazione del traffico, più efficace ha impatti positivi sia sulla Linea di intervento **Servizi dalle/alle imprese** in quanto migliora l'accessibilità alla zona P.I.P, alle attività localizzate lungo la strada e al centro abitato di Decimo. La maggiore efficienza genera effetti positivi sul traffico e quindi potrebbe contribuire a diminuire l'inquinamento acustico ed atmosferico, generando esternalità anche sul tema **Ambiente**.

TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

Eliminazione delle intersezioni a raso dalla S.S.130 – Tratto Elmas Decimomannu.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Comune proponente
COMUNE DI ELMAS

ambito geografico di riferimento
AREA METROPOLITANA DI CAGLIARI – ASSE CAGLIARI DECIMOMANNU

brevissimi cenni sulla situazione di partenza:

La S.S.130, strada di accesso all'area metropolitana di Cagliari con un volume di traffico tra i più alti in Sardegna, risulta inadeguata in relazione alle funzioni attualmente svolte. Le principali carenze sono riconducibili alla presenza di intersezioni a raso, alla mancanza di corsie riservate per le emergenze, alla difficoltà di accesso ai centri abitati e agli insediamenti produttivi, alle carenti condizioni di sicurezza. La strada, che presenta oramai caratteristiche di viabilità urbana nel tratto tra Decimomannu e Cagliari, continua ad essere classificata come strada extra-urbana di collegamento tra il Sulcis-Iglesiente e l'Area metropolitana di Cagliari.

obiettivi operativi dell'intervento:

L'obiettivo dell'intervento consiste nella realizzazione di un sistema di intersezioni a livelli sfalsati e di contro strade che consentano un razionale accesso ai centri abitati e agli insediamenti produttivi e commerciali presenti oltre alla messa in sicurezza dell'utenza.

finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale:

L'intervento, unitamente all'attivazione della metropolitana leggera, ha la finalità di rendere permeabili e interconnesse le attività (produttive e residenziali) dell'Asse Decimomannu – Cagliari nell'ottica di una redistribuzione di funzioni d'area (servizi, commercio, attività produttive) che riducano e razionalizzino i flussi di traffico insistenti sulla S.S.130.

coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria):

L'intervento risulta coerente con la programmazione regionale che ha già provveduto a finanziare stralci significativi del Progetto anche se in presenza di ritardi attuativi ormai di diversi lustri.

indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso;

L'intervento si colloca all'interno del sistema complessivo di interventi di razionalizzazione dell'asse viario Cagliari-Decimomannu

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Evidenziare l'eventuale coinvolgimento di altri Comuni dell'Area vasta e, nel caso, anche di altri Comuni e/o Enti territoriali: I comuni coinvolti direttamente sono: Assemini, Elmas, Decimomannu

SOGGETTI COINVOLTI

Evidenziare l'eventuale coinvolgimento di:
altri Comuni dell'Area vasta:Assemini, Decimomannu
soggetti istituzionali: Regione Autonoma della Sardegna
soggetti privati: no.

STATO DI AVANZAMENTO

L'intervento complessivo è stato oggetto di Progettazione preliminare.
Esiste il Progetto definitivo degli interventi stralcio per alcuni interventi puntuali (Elmas)

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

Percorso che facilita l'Accessibilità a molteplici insediamenti per le attività produttive

TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

Completamento della viabilità di accesso all'aerostazione di Elmas

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Comune proponente
COMUNE DI ELMAS

ambito geografico di riferimento
AREA METROPOLITANA DI CAGLIARI – ASSE CAGLIARI DECIMOMANNU

brevissimi cenni sulla situazione di partenza:

L'aerostazione di Elmas-Cagliari risulta attualmente accessibile su gomma esclusivamente attraverso la ex S.S.398. La circostanza determina una doppia criticità in relazione alla razionalità e costanza delle condizioni di accesso e in relazione alla sicurezza. Sarebbe sufficiente la presenza di un cantiere manutentivo per determinare una riduzione inaccettabile della velocità di accesso soprattutto nei momenti di punta del traffico ovvero per la concomitanza di eventi nelle aree limitrofe. Non esiste una viabilità alternativa di accesso/uscita dall'aerostazione in caso di eventi negativi (incidente aereo) con difficoltà di movimento facilmente comprensibili.

obiettivi operativi dell'intervento:

L'obiettivo dell'intervento consiste nella realizzazione di un sistema di accesso/uscita alternativo che connetta la S.S.195/racc alla rotatoria esistente di accesso all'aerostazione. La viabilità così realizzata consente la realizzazione di un accesso/uscita alternativo per l'aerostazione localizzato nella testata est della pista aeroportuale.

finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale:

L'intervento completa in maniera significativa il sistema di accesso all'aerostazione che, ultimata la stazione della metropolitana leggera, ne consente una fruizione complessiva con ogni mezzo con evidente razionalizzazione del traffico e della sua accessibilità.

coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria):

L'intervento risulta coerente con la programmazione regionale che ha già provveduto a finanziare porzioni significative della viabilità alternativa oggetto della presente scheda w che ha programmato interventi complessivi di razionalizzazione della S.S.130.

indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso;

L'intervento si colloca all'interno del sistema complessivo di interventi di razionalizzazione dell'asse viario Cagliari-Decimomannu

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Coinvolgimento di altri Comuni dell'Area vasta e, nel caso, anche di altri Comuni e/o Enti territoriali:

L'intervento non coinvolge direttamente altre Amministrazioni in quanto ricade territorialmente esclusivamente nell'ambito amministrativo di Elmas.

Citare la sottoscrizione di intese, accordi, ecc.:

Non sono stati sottoscritti accordi con altre Amministrazioni e/o Enti.

SOGGETTI COINVOLTI

STATO DI AVANZAMENTO

Opera non finanziata.

Progetto Definitivo.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

Percorso che facilita l'Accessibilità di Attrattori Naturali, Paesaggistici, e Culturali.

TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ CICLABILE

TITOLO DELL'INTERVENTO

Collegamento ciclabile Settimo San Pietro, Sinnai-Pineta, Maracalagonis-Impianti Sportivi

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento mirato alla mobilità ciclabile in area urbana, integrato col Bike sharing e col sistema dei trasporto pubblico. Il percorso collega la stazione metropolitana leggera di Settimo san Pietro con i comuni, di Sinnai e Maracalagonis.

All'interno di ogni singolo centro urbano si percorrono itinerari a carattere naturalistico, culturale e di servizio alle scuole e ai centri sportivi.

Realizzazione di una rete ciclabile integrata, di valenza intercomunale, che rafforza le relazioni con il territorio.

Lo scopo prioritario e' il collegamento dei tre centri abitati con la metropolitana leggera e conseguentemente con il comune di Monserrato e quindi con il comune di Cagliari.

Dal comune di Settimo San Pietro è previsto in una fase successiva il collegamento ciclabile con la ss 554, mentre dal comune di Maracalagonis si procederà per la realizzazione delle piste ciclabili che arriveranno fino alla ss 125.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Il percorso consente il raggiungimento della Pineta di Sinnai e si colloca in un progetto più ampio di connessione con l'area a valenza naturalistica di *Staini* nel comune di Maracalagonis e la fascia costiera che consentirà un collegamento con le piste ciclabili del comune di Quartu Sant'Elena

SOGGETTI COINVOLTI

Comune di Maracalagonis (Comune Capofila)
Comune di Sinnai
Comune di Settimo San Pietro

STATO DI AVANZAMENTO

Opera finanziata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 30/12 del 11 luglio 2012: PO FESR 2007-2013. Linea di attività 5.1.1.b. Attuazione Delib.G.R. n. 39/1 del 23.9.2011. Accordo di Programma per lo Sviluppo urbano e la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'area metropolitana di Cagliari.

Progetto Definitivo-esecutivo in fase di approvazione.

Finanziamento PO FESR 2007-2013 per € 390.000,00

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

Percorso ciclabile che ottimizza l'Accessibilità di Attrattori Naturali, Paesaggistici, e Culturali.

TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

Circonvallazione Capoterra

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Completamento della Circonvallazione urbana del comune di Capoterra e collegamento con la Sp 1 della SP 91

L'intervento mirato alla mobilità in area urbana ed extraurbana per la imminente realizzazione della nuova SS 195.

Consentirà un rapido collegamento con la SP 1 (strada di valenza principalmente naturalistica) senza gravare sulla mobilità prettamente urbana del Comune di Capoterra.

Obiettivo strategico è garantire la messa in sicurezza dei tratti stradali interessati e la diminuzione dell'incidentalità specie nel tratto urbano interessato dall'attuale tracciato della SP 91, nonché il miglioramento dei tempi di percorrenza in avvicinamento a Cagliari del traffico su gomma proveniente da Capoterra.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Il percorso consente il raggiungimento di Monte Arcosu dalla direttrice Capoterra .

SOGGETTI COINVOLTI

Provincia di Cagliari
Comune di Capoterra

STATO DI AVANZAMENTO

Opera finanziata con Fondi di Bilancio Provinciale
Progetto Definitivo-esecutivo in fase di approvazione.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

Percorso che facilita l'Accessibilità di Attrattori Naturali, Paesaggistici, e Culturali.

TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

Circonvallazione Settimo San Pietro - Sinnai - Maracalagonis

DELL'INTERVENTO

Completamento della Circonvallazione urbana dei comuni di Settimo San Pietro e Sinnai

L'intervento è mirato a garantire la messa in sicurezza e la diminuzione dell'incidentalità specie nel tratto urbano interessato dall'attuale tracciato della SP 15 nonché il miglioramento dei tempi di percorrenza in avvicinamento a Selargius e Cagliari del traffico su gomma proveniente da Sinnai, Maracalagonis e Settimo San Pietro.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Miglioramento dei livelli di sicurezza e di servizio di strada sovracomunale di collegamento dei Comuni di Settimo San Pietro, Sinnai e Maracalagonis con la SS 554 .

SOGGETTI COINVOLTI

Provincia di Cagliari
Comune di Sinnai
Comune di Settimo San Pietro
Comune di Maracalagonis

STATO DI AVANZAMENTO

Opera finanziata con Fondi di Bilancio Provinciale e Fondi RAS
Gara d'appalto in corso per l'affido dei lavori inerenti l'ultimo lotto.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

Intervento di miglioramento della mobilità sovracomunale in avvicinamento al capoluogo

TEMA STRATEGICO:

Ambiente X Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

Rotatoria Capoterra – SP 91

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Messa in sicurezza a mezzo di rotatoria dell'innesto tra la strada comunale per Poggio dei Pini e la Sp 91
L'intervento mirato alla di munizione dell'incidentalità nell'innesto succitato
Obiettivo strategico è garantire la messa in sicurezza dei tratti stradali interessati e la diminuzione dell'incidentalità specie nel tratto interessato dall'attuale tracciato della SP 91, per la presenza nelle immediate adiacenze di agglomerati urbani e Centro Commerciale.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Messa in sicurezza degli innesti sulla SP 91 .

SOGGETTI COINVOLTI

Provincia di Cagliari
Comune di Capoterra

STATO DI AVANZAMENTO

Opera finanziata con Fondi di Bilancio Provinciale
Progetto Preliminare in fase di redazione.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità X Residenzialità Servizi

Percorso che facilita e mette in sicurezza l'Accessibilità di Poli commerciali esistenti a servizio della residenzialità

TEMA STRATEGICO:

Ambiente X Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

Messa in sicurezza dell'innesto tra il Policlinico Universitario e la SP 8

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento è mirato a Garantire la messa in sicurezza e la diminuzione dell'incidentalità dell'innesto tra la Cittadella Universitaria e la SP 8 con la trasformazione dell'attuale innesto a rotatoria.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Miglioramento dei livelli di sicurezza e di servizio di strada sovracomunale di collegamento dei Comuni di Monserrato e Sestu con la SS 554 e i servizi sanitari della Cittadella Universitaria.

SOGGETTI COINVOLTI

Provincia di Cagliari
Comune di Sestu
Comune di Monserrato
Università agli studi di Cagliari

STATO DI AVANZAMENTO

Opera finanziata con Fondi di Bilancio Provinciale e Fondi RAS
Gara d'appalto conclusa e in corso la consegna dei lavori .

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità X Residenzialità X Servizi

Intervento di miglioramento della mobilità sovracomunale in avvicinamento al capoluogo e in accesso ai servizi sanitari e di istruzione

TEMA STRATEGICO:

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

MOBILITÀ

TITOLO DELL'INTERVENTO

PIANO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) attraverso l'individuazione dei servizi minimi nell'area di continuità urbana di Cagliari

Soggetto proponente Provincia di Cagliari

Il contesto urbano di riferimento è l'area di continuità urbana di Cagliari, più precisamente l'area della conurbazione tra i comuni di: Assemini, Cagliari, Capoterra, Decimomannu, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Pula, Quartucciu, Quartu S.Elena, Sarroch, Selargius, Sestu, Settimo S. Pietro, Sinnai e Villa S.Pietro.

L'intervento si propone di ristrutturare ed ottimizzare il settore del trasporto pubblico locale, al fine di garantire un livello di servizio adeguato alla domanda di mobilità degli utenti. Tale obiettivo viene perseguito sia attraverso interventi atti a garantire servizi alternativi al trasporto di linea nelle aree scarsamente popolate e quindi a domanda debole, sia adottando misure di miglioramento della circolazione urbana che mediante il completamento e il miglioramento dell'assetto della rete del trasporto pubblico locale, con l'individuazione dei necessari punti attrezzati di scambio.

Il Piano viene redatto nell'ambito del processo di revisione degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico locale iniziato ai seguito della riforma nazionale del settore imposta dal D.Lgs.422/97 (decreto attuativo della legge 59/97 nota come "Legge Bassanini"), recepito dalla Regione Sardegna con la L.R. 21/2005 "disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna". Il processo di riforma del TPL ha il suo traguardo finale nell'apertura del mercato alla concorrenza mediante gara e successivi contratti di servizio, stipulati sulla base di una corrispondenza diretta tra un pacchetto di servizi e risorse finanziarie certe, superando il sistema delle concessioni per l'affidamento dei servizi di trasporto.

Si tratta di un Piano finalizzato a: contribuire alla razionalizzazione del sistema del trasporto pubblico locale; facilitare la mobilità dei cittadini nelle aree interne; ridurre i costi di esercizio per gli enti locali e diminuire complessivamente l'impiego di risorse; rendere sostenibile dal punto di vista ambientale il sistema dei collegamenti fra l'area urbana e i centri interni, soddisfare le esigenze degli utenti che attualmente utilizzano il sistema di trasporto collettivo; acquisire eventuali nuove quote di mobilità in relazione agli spostamenti per motivi di lavoro, studio o di servizi alla persona; incentivare l'accessibilità ai mezzi collettivi e l'intermodalità (ferro/gomma, urbano/extraurbano) al fine di elevare il livello di coesione del territorio; individuare uno schema progettuale tendente al raggiungimento del rapporto di 0,32 fra ricavi da traffico e costi totali, al netto del valore delle infrastrutture; migliorare il livello di comfort, sicurezza ed affidabilità del servizio per l'utente.

Il Piano proposto può essere considerato come uno strumento di pianificazione dei trasporti che intende conseguire oltre che gli obiettivi generali sopra esposti quelli specifici quali: decongestionare il traffico e ridurre l'inquinamento ambientale in aree critiche attraverso il miglioramento dei servizi di TPL; assicurare la coerenza degli interventi con le previsioni e le tendenze di trasformazione territoriale (lento cambiamento delle dinamiche urbane, espulsione dalla città); conseguire un'equa distribuzione dei livelli di servizio del TPL nel territorio; eliminare le sovrapposizioni nocive tra i diversi sistemi di trasporto; aumentare i livelli di accessibilità, qualità e sicurezza del TPL nel rispetto dei vincoli economici ed ambientali; riprogettare gli spazi nei nodi di interscambio e corridoi di attraversamento; superare le barriere architettoniche per la mobilità dei soggetti a ridotte capacità motorie.

Obiettivi operativi particolari per l'ambito amministrativo della Provincia di Cagliari:

1. Realizzare un rendez vous a Decimo per garantire una corrispondenza tra i treni delle diverse tipologie di servizio, attraverso i seguenti interventi:

- attestamento delle autolinee extraurbane in corrispondenza di arrivi e partenze dei treni;
- continuità e massimizzazione delle relazioni (è possibile raggiungere qualsiasi destinazione indipendentemente dall'origine);
- agevolazioni dell'interscambio (comfort, distanze interne al nodo, comunicazione tra le diverse aree di fermata).

2. Prevedere la riorganizzazione delle aree di fermata di piazza Matteotti, la riqualificazione dell'autostazione di piazza Matteotti, la realizzazione di accosti ottimali alla fermata garantiti da pianale ribassato e sistema di guida ottica, la messa in sicurezza dei punti di fermata sia in ambito urbano che extraurbano al fine di garantire comfort e sicurezza attraverso la realizzazione di pensiline attrezzate in corrispondenza delle fermate (particolare attenzione agli utenti con disabilità).

3. Relativamente al servizio ferroviario metropolitano, candenzare la maglia oraria in modo da ottenere una schedulazione degli facilmente memorizzabile.

4. Favorire e sviluppare gli elementi di supporto all'intermodalità attraverso: integrazione tariffaria, totem segnaletici, mappe di rete, avvisi e orari, travel planner in real time (sistemi di pianificazione ottimale dei viaggi con i mezzi di trasporto pubblico) consultabile anche attraverso dispositivi mobili (cellulari, palmari, pocket PC, etc.), acquisto di titoli di viaggio alle fermate, nuove tecnologie (biglietto virtuale, ticket sms), segnaletica chiara e leggibile, informazioni complementari (es. servizi turistici e sanitari nell'area).

5. Proteggere e agevolare il trasporto pubblico locale attraverso: corridoi di penetrazione in cui le linee extraurbane e suburbane percorrono assi di penetrazione che raggiungono il centro urbano costituendo la struttura portante della rete di TPL nell'area di continuità urbana, in funzione della quale riorganizzare il servizio urbano; percorsi su corridoi privilegiati lungo nuove corsie riservate e interventi di protezione a favore del TPL (es.: Bus Gate, asservimento semaforico, protezione delle fermate, ecc.).

6. Realizzare un collegamento meccanizzato tra la fermata ferroviaria e l'aerostazione (circa 400 m) presso l'aeroporto di Elmas.

7. Istituire un particolare servizio ad orario e/o percorso flessibile (servizio di trasporto a chiamata) che permetta di pianificare le corse in accordo con le reali esigenze, sia adatto a servire le aree e le fasce orarie a domanda debole e/o in presenza di elevata dispersione territoriale; abbia un alto grado di flessibilità al fine di aumentare fortemente l'efficienza del servizio rispetto ai sistemi tradizionali.

- finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale

Il Piano dei Servizi Minimi costituisce un quadro di riferimento strategico dinamico, di medio-lungo periodo, per le politiche, i programmi e i progetti da sviluppare nel settore della viabilità e dei trasporti, in coerenza con il quadro più generale di pianificazione-programmazione socio-economica, urbanistica ed ambientale.

Il piano deve servire a migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico, non solo all'interno dei singoli comuni ma soprattutto nelle relazioni intercomunali, attraverso la riqualificazione e il potenziamento del sistema infrastrutturale e la riorganizzazione del sistema delle linee. Occorre garantire, attraverso un'azione coordinata e solidale dei Comuni dell'area una gestione efficace del Piano, per quanto riguarda sia gli interventi e le iniziative di pianificazione della mobilità a livello locale, sia gli interventi a carattere più strutturale e di più complessa realizzazione, per i quali risulta indispensabile la capacità di promuovere verifiche e accordi negoziali con altre aree e con gli enti competenti.

- coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

Il Piano dei Servizi Minimi è coerente con gli indirizzi del Piano paesaggistico regionale e con le previsioni del Piano Urbanistico Provinciale/Piano Provinciale di coordinamento della Provincia di Cagliari rivolte a un miglioramento della mobilità nel territorio e alla riqualificazione delle aree difficilmente accessibili, attraverso strumenti e/o interventi compatibili con le indicazioni strategiche della Comunità Europea per una mobilità sostenibile.

Il Piano viene redatto nell'ambito del processo di revisione degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico locale iniziato ai seguito della riforma nazionale del settore imposta dal D.Lgs.422/97 (decreto attuativo della legge 59/97 nota come "Legge Bassanini"), recepito dalla Regione Sardegna con la L.R. 21/2005 "disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna". È stato commissionato dalla Regione Autonoma della Sardegna che, ai sensi dell'art.20 comma 9 della L.R n. 2 del 29/05/2007 (legge finanziaria regionale 2007), ha incaricato la Provincia di Cagliari di redigere il Piano di Individuazione dei Servizi minimi nelle aree di continuità urbana di Cagliari".

- risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico

Il Piano mira ad accrescere la competitività del trasporto pubblico locale e agevolare la mobilità all'interno del territorio, promuovendo l'integrazione e l'inserimento nelle relazioni intercomunali. Contribuisce, altresì, a migliorare la qualità della vita attraverso la realizzazione di un sistema integrato di trasporto e di una rete pianificatoria in ambito urbano, comunale e intercomunale capaci di rendere la mobilità più accessibile sulla base delle strategie delineate dal Piano urbanistico provinciale.

La ratio del Piano viene declinata in tre obiettivi operazionali:

- Sviluppare una mobilità sostenibile migliorando la programmazione urbana ed extraurbana in un'ottica di sostenibilità ambientale. La mobilità rappresenta una delle principali emergenze cittadine considerando da un lato l'esigenza di rispondere ai fabbisogni di un'utenza sempre più dinamica in un contesto urbano sempre più dilatato, con zone caratterizzate da forte congestione, e dall'altro la necessità di garantire la sostenibilità ambientale e l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta. In questo contesto assume particolare rilevanza lo sviluppo di un processo di pianificazione integrata tra l'assetto del territorio ed i sistemi dei trasporti.
- Favorire l'integrazione tra le politiche urbane, comunali e intercomunali al fine di creare un sistema integrato di servizi per un uso qualificato del territorio.
- Garantire una migliore fruizione del territorio attraverso linee extraurbane che penetrano all'interno dell'area compatta raggiungendo direttamente il centro del capoluogo con il vantaggio di un collegamento diretto con il centro urbano di Cagliari e di una struttura della rete in continuità con quella attuale (mantenimento delle abitudini per gli utenti).

Il Piano dei servizi minimi risulta coerente e sinergico con il Piano di Bacino di Trasporto pubblico locale fuori Area Vasta che la Provincia di Cagliari ha presentato alla Regione Regione a gennaio 2008.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Il Piano ha una ricaduta intercomunale.

La rilevanza sovracomunale del Piano dei servizi minimi risiede nella pianificazione ed estensione del servizio di trasporto pubblico tra i sedici comuni interessati.

Il Piano rappresenta difatti un insieme coordinato di interventi integrati e caratterizzati da forte rilevanza strategica, in grado di concretizzare adeguatamente il processo di pianificazione della mobilità e di realizzare - in un'ottica di sostenibilità - obiettivi di sviluppo socioeconomico, attraverso il miglioramento della qualità urbana e metropolitana.

SOGGETTI COINVOLTI

Il PIANO interessa:

- la Provincia di Cagliari
- l'ambito dell'area di continuità urbana di Cagliari, più precisamente l'area della conurbazione tra i comuni di: Assemini, Cagliari, Capoterra, Decimomannu, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Pula, Quartucciu, Quartu S.Elena, Sarroch, Selargius, Sestu, Settimo S. Pietro, Sinnai e Villa S.Pietro.
- la Regione Autonoma della Sardegna che, ai sensi dell'art.20 comma 9 della L.R n. 2 del 29/05/2007 (legge finanziaria regionale 2007), ha incaricato la Provincia di Cagliari di redigere il "Piano di Individuazione dei Servizi minimi nelle aree di continuità urbana di Cagliari".
- gli stakeholders che gravitano intorno alla fruizione del servizio di trasporto pubblico locale (utenti, aziende di trasporto, ecc.).

STATO DI AVANZAMENTO

- La fase "B" del Piano (progetto definitivo) è stata approvata attraverso una conferenza di servizi tra tutti gli enti interessati e successivamente con Delibera del Consiglio Provinciale n. 92 del 3 novembre 2011.
- La fase "C" (progetto esecutivo) è stata consegnata dai progettisti ed è a tutt'oggi in fase di approvazione.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

Integrazione con il tema Ambiente – Il PIANO è attuativo di tra gli altri dei seguenti obiettivi specifici del Piano Strategico:

- Integrazione tra Mobilità (urbana ed extraurbana) e Ambiente, richiamando in particolare l'attenzione sulla necessaria integrazione della pianificazione territoriale, urbanistica e dei trasporti nonché sull'opportunità di misurare l'efficacia delle politiche locali.

Il Piano intende garantire l'incremento dei livelli di accessibilità, la qualità e la sicurezza nel rispetto dei vincoli economici ed ambientali. Inoltre, mira a rendere sostenibile dal punto di vista ambientale il sistema dei collegamenti fra l'area metropolitana e i comuni dell'area di continuità urbana di Cagliari.

Integrazione con il tema Residenzialità – Il PIANO è attuativo di tra gli altri dei seguenti obiettivi specifici del Piano Strategico:

- Governare alcuni importanti processi insediativi;
- Rifunzionalizzare il costruito.

Gli ambiti strategici di intervento delineati dal PIANO proposto comprendono tra gli altri la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico a chiamata nelle zone a bassa densità abitativa, tale da consentire la fruizione del servizio anche agli utenti residenti in aree a domanda debole e/o in presenza di elevata dispersione territoriale.

Integrazione con il tema Servizi – Il PIANO è attuativo di tra gli altri dei seguenti obiettivi specifici del Piano Strategico:

- Rafforzare la connettività rispetto alle reti economiche, scientifiche e tecnologiche sovralocali;
- Implementare funzioni e servizi specializzati nel contesto territoriale.

L'intervento mira a generare ricadute positive e trasformazioni sull'intero settore dei Servizi configurandosi come nodo centrale per una programmazione complessiva di innovazione e sviluppo del territorio.

Utilizzando a pieno le infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione prima di progettarne altre, il Piano vuole ridare centralità e maggior ruolo al trasporto collettivo, riqualificando il servizio in termini di frequenze, comfort, regolarità, facilità d'uso e condizioni di accessibilità e riarticolando l'offerta sul territorio in funzione delle diverse esigenze degli utenti.

ALLEGATI

Nel caso di interventi infrastrutturali o comunque materiali, si può allegare una planimetria in cui siano localizzati gli interventi (max formato A3).

TEMA STRATEGICO:

- Ambiente **X Mobilità** Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Titolo

NON FORNITO

vedi le clusterizzazioni fatte durante lo svolgimento dei tavoli a partire dalle linee di intervento individuate nel doc Linee guida del PS intercomunale ottobre 2011.

METROTRAMVIA DIREZIONE OVEST

Comune proponente (o il gruppo di Comuni)

Comune di Pula insieme al Comune di Cagliari, Capoterra e Sarroch.

Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento riguarda la previsione di una nuova linea della metrotramvia di Cagliari in direzione ovest, di collegamento tra Cagliari e i Comuni di Capoterra, Sarroch e Pula. La proposta comprende la realizzazione di parcheggi di scambio e la previsione di una tariffa unica integrata tra ARST, CTM e Metro Cagliari.

Nel maggio 2008 la Regione Sardegna e i Comuni dell'Area vasta di Cagliari hanno sottoscritto un Accordo di Programma finalizzato alla definizione di un Progetto Preliminare di un sistema di metropolitana di superficie, appunto, nell'Area vasta.

Il 25 ottobre 2011 il Forum dei Sindaci ha ribadito la priorità strategica del completamento del disegno di rete di metropolitana di superficie e la sua integrazione con la rete stradale attraverso nodi di scambio.

La proposta in oggetto va dunque a completare il progetto originale che inizialmente prevedeva due linee di collegamento (la prima tra piazza Repubblica a Cagliari e Monserrato – Policlinico e Cittadella universitaria - e Selargius; la seconda da Cagliari a Dolianova, Settimo San Pietro, Soleminis e, in futuro, Senorbi) e prevede, tra l'altro, la realizzazione di una nuova linea in direzione ovest di collegamento tra Cagliari e i Comuni di Capoterra, Sarroch e Pula.

Alla linea di metropolitana leggera, si aggiungono parcheggi di scambio intermodale e le connessioni con la rete di trasporto pubblico esistente.

Ambito geografico di riferimento

La nuova linea della metrotramvia dal capoluogo regionale procede in direzione ovest, verso i Comuni di Capoterra, Sarroch e Pula.

Obiettivi operativi dell'intervento

- Tra gli obiettivi dell'intervento di estensione della linea della metropolitana di superficie, ci sono:
- realizzare collegamenti multimodali tra i centri dell'Area vasta in tempi certi e secondo una logica di efficienza;
 - incrementare l'offerta di TPL, privilegiando il trasporto collettivo su sede propria;
 - garantire livelli estesi di accessibilità a tutte le popolazioni, comprese quelle che non vogliono o non possono ricorrere al trasporto privato;
 - contenere i flussi di traffico su gomma privato, diminuire i consumi energetici e l'inquinamento atmosferico.

Finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale

La proposta risponde alle esigenze, sottolineate a più riprese dal Forum dei Sindaci e nelle *Linee guida per l'Area vasta cagliaritano*, di completamento ed integrazione della infrastruttura esistente e la sua integrazione con la rete stradale attraverso nodi di scambio.

Tra le attività evidenziate come prioritarie, oltre all'attuazione e allo sviluppo dell'Accordo di programma per i tracciati della metropolitana leggera, c'è anche la verifica dell'impatto ambientale generato dall'infrastruttura.

Coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

La proposta è in linea con lo schema preliminare del Piano Regionale dei Trasporti, adottato dalla Giunta regionale con la delibera n.30/44 del 2 agosto 2007, con la pianificazione strategica complessiva delineata dal Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, dal Documento Strategico Regionale 2007-2013, dai Piani regionali Paesaggistico, Energetico e di Sviluppo Turistico Sostenibile, che insieme concorrono a definire, in maniera organica e complementare sotto profili diversi, le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema dei trasporti, compreso il trasporto pubblico locale;

All'interno del POR FESR l'Asse V Sviluppo urbano ha come Obiettivo operativo Ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso, il miglioramento della mobilità urbana, la razionalizzazione delle tratte maggiormente congestionate, l'adozione di interventi coordinati di tipo urbanistico, la realizzazione di servizi innovativi alla persona, l'ottimizzazione delle coincidenze tra i sistemi di trasporto extraurbano e quelli di livello urbano e metropolitano.

Risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico

- Aumento dell'accessibilità per le diverse tipologie di popolazione dell'Area vasta.
- Diversificazione nell'offerta di trasporto pubblico sostenibile.
- Diminuzione della congestione del traffico automobilistico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
- Integrazione tra le diverse modalità di trasporto pubblico (biglietto integrato).

Indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso

L'intervento va a completare e ad integrare le linee delle metro tramvia esistenti e in corso di attuazione ed è sinergico ad altre iniziative riguardo all'aumento dell'offerta di mobilità alternativa sostenibile (compresa quella ciclabile del *Programma Integrato per lo Sviluppo Urbano e la Mobilità Ciclabile, Pedonale e Pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari* coordinato dalla Provincia.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Eventuale coinvolgimento di altri Comuni dell'Area vasta e, nel caso, anche di altri Comuni e/o Enti territoriali - Citare la sottoscrizione di intese, accordi, ecc.

Capacità della proposta di incidere sugli elementi che caratterizzano il Tema strategico e la Linea di intervento di riferimento

In accordo con le citate *Linee Guida* del Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari e con le indicazioni del Forum dei Sindaci nonché con l'Accordo di Programma del 2008 finalizzato alla definizione di un Progetto Preliminare di un sistema di metropolitana di superficie nell'area vasta di Cagliari, l'intervento riveste importanza prioritaria all'interno del PS intercomunale, non solo del tema strategico *Mobilità*.

SOGGETTI COINVOLTI

Soggetti pubblici

I Comuni dell'Area vasta, la Provincia di Cagliari, la Regione autonoma della Sardegna in quanto promotori dell'iniziativa e soggetti sottoscrittori dell'Accordo di programma finalizzato alla definizione di un Progetto Preliminare di un sistema di metropolitana di superficie, appunto, nell'Area vasta.

Nel dettaglio:

- i Comuni dell'Area vasta si impegnano a rendere disponibili le aree comunali in cui si realizzerà il tracciato;
- la Provincia di Cagliari si impegna a garantire un'azione integrata e coordinata per il

raggiungimento degli obiettivi del presente Accordo e, per l'ambito territoriale di propria competenza, a: redigere il Piano dei servizi minimi di TPL in coerenza con il Progetto preliminare e ad apportare le necessarie modifiche al PUP in coerenza con lo stesso Progetto preliminare oggetto dell'Accordo di programma.

Il Ministero delle infrastrutture che potrebbe contribuire a finanziare l'operazione, per tramite della RAS, anche attraverso la rimodulazione dei Fondi FAS per la mobilità (cfr. AdP del 2008).

ARST Sardegna e CTM Cagliari – per le connessioni tra la rete esistente con le nuove fermate e con i nodi di scambio nonché per il biglietto unico integrato.

Soggetti privati:

-

STATO DI AVANZAMENTO

Stato di avanzamento attuale dell'iniziativa, procedurale e attuativo

Progetto preliminare

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

X Ambiente

X Mobilità

Residenzialità

X Servizi

Temi strategici che si ritiene possano mostrare forti elementi di complementarità e connessione con l'intervento proposto

L'attuazione della linea ovest della metrotramvia costituisce una modalità di mobilità alternativa altamente sostenibile, sia sotto il profilo **ambientale** (diminuzione del traffico privato su gomma, minor inquinamento e maggior risparmio energetico sostenibile, ...) sia per quanto riguarda i **Servizi alle imprese e alla comunità** (tempi di percorrenza efficienti e certi, minor congestione stradale, maggiore accessibilità per alcune categorie sociali ed anagrafiche, pendolari, turisti e visitatori, ecc).

TEMA STRATEGICO:

Ambiente **X Mobilità** Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Mobilità

TITOLO DELL'INTERVENTO:

CIRCONVALLAZIONE QUARTU S.E. - QUARTU

Comune proponente (o il gruppo di Comuni)

Comune di Quartu Sant'Elena

Descrizione sintetica dell'intervento

La mobilità in ambito urbano costituisce un sistema complesso, in cui numerosi elementi di diversa natura (attività localizzate e insediamenti, livello di offerta, comportamenti soggettivi, ambiente etc.) interagiscono fortemente tra loro. In particolare nella città di Quartu le problematiche ambientali (zone umide), strutturali (canali di gronda e grande viabilità) e insediative (forte crescita espansiva), che scaturiscono prevalentemente dal contesto geografico, dalla configurazione storica e dall'evoluzione più recente del contesto edificato della città costituiscono gli elementi che hanno condizionato non poco il regolare sviluppo di un' offerta di trasporto, sia individuale (automobilistica) che collettiva, che fosse in grado di soddisfare lo sviluppo crescente registrato dalle esigenze di mobilità della popolazione residente.

Gli effetti di queste problematiche generano giornalmente degli impatti negativi sia direttamente sulle condizioni del servizio offerto del sistema dei trasporti (congestione, elevati costi di trasporto, consumi di tempo, etc.) che indirettamente sul contesto economico – territoriale (bassa attrattività di particolari ambiti urbani) ed ambientale (inquinamento acustico, atmosferico, etc.).

Questi impatti hanno ripercussioni anche sulla qualità della vita della città (occupazione di spazi pubblici specie storici, perdita di contatto con l'ambiente urbano, difficili rapporti di vicinato urbano ed uso pedonale della città) e rappresentano in molti casi un'emergenza (salute, esclusione sociale etc).

Gli interventi proposti prevedono un'evoluzione dello schema di assetto attuale verso uno scenario di progetto che comprende appunto l'inserimento di una nuova configurazione di strade di scorrimento che aggirano l'intero contesto urbano consolidato della città di Quartu S.E in stretta connessione con quelle di area vasta.

In estrema sintesi la proposta del PGTU disegna una serie di strade/itinerari su cui canalizzare il traffico che su questi può defluire, senza interferenze con il traffico locale se non in alcuni nodi predefiniti.

E' bene comunque osservare che i nuovi collegamenti e l'itinerario ad anello che si viene a realizzare e che rappresenta l'armatura urbana di distribuzione del traffico per direzioni tangenziali alla città compatta, evitando di utilizzare percorsi radiali che attraversano il centro storico e la viabilità al contorno, potrà funzionare e contribuire a drenare il traffico veicolare di attraversamento se contestualmente si adotteranno delle misure di fluidificazione del traffico (eliminazione dei parcheggi lungo strada, coordinamento semaforico alle intersezioni) su alcuni altri itinerari stradali della città compatta, opportunamente individuati ed in connessione con la nuova viabilità esterna.

Oltre alla realizzazione di alcuni parcheggi di scambio, tra gli interventi si evidenziano:

- collegamento V.le Marconi - Via della Musica, con annessa nuova rotatoria sul Viale Marconi in corrispondenza dell'attraversamento del canale sul Rio Gungiolì;
- collegamento Viale Marconi (dalla rotatoria su menzionata) – Via Brigata Sassari lungo un nuovo percorso stradale complanare al canale, con annessa nuova rotatoria all'incrocio tra la nuova viabilità, via Brigata Sassari e via Don Minzoni;
- collegamento incrocio Via Brigata Sassari / Via don Minzoni con Via Giotto, lungo un percorso, anche in questo caso, complanare allo sviluppo del canale, con annessa nuova rotatoria sul canale stesso, all'incrocio tra Via Dante e Via Quartu;
- collegamento Via Giotto – Via Lussemburgo (sino all'incrocio con via Angioni) con annessa nuova rotatoria all'incrocio con Via Marconi;
- collegamento via Cecoslovacchia – Via Fiume (attraverso via Norvegia), con annessa nuova rotatoria all'incrocio tra via Italia e Norvegia.

Ambito geografico di riferimento

L'intervento riguarda il territorio di Quartu Sant'Elena, ma coinvolge direttamente anche il territorio di Quartucciu, in quanto consente di smistare agevolmente il traffico di attraversamento sia di Quartu Sant'Elena che di Quartucciu.

Obiettivi operativi dell'intervento

Gli interventi proposti, che costituiscono il tracciato della circonvallazione Quartu Sant'Elena – Quartucciu, previsti peraltro nell'aggiornamento del PUT (Piano Urbano del Traffico) di Quartu S.E., hanno l'obiettivo generale di ampliare la dotazione infrastrutturale stradale della città, in particolare sul livello di collegamento di scorrimento urbano e sui versanti insediativi che presentano il maggiore deficit infrastrutturale e i livelli di congestione della viabilità interquartiere e di quartiere più elevati. L'obiettivo specifico atteso da questa nuovo assetto della viabilità di scorrimento e dalla gerarchizzazione funzionale della rete stradale proposta è quello di spezzare la radialità dell'impianto viario attuale e conseguentemente di decongestionare la viabilità di quartiere della città consolidata dai flussi di traffico veicolare di attraversamento e di scambio o lunga percorrenza tra i diversi versanti della città, che attualmente invece si combinano con quelli locali realizzando fenomeni continui di congestione. Infatti molte strade, pensate per svolgere una mobilità di quartiere, svolgono attualmente funzioni di relazione di livello più elevato, non congruenti con quelle per cui erano state progettate (accesso alle residenze).

Finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale

L'intervento, che riguarda la funzionalità della rete stradale principale della città di Quartu S.E., si riconnette all'esigenza evidenziata durante il Forum dei Sindaci, relativo al miglioramento degli assi e dei collegamenti all'interno dell'area Vasta. In particolare è strettamente collegato agli interventi previsti sulla S.S. 554 (innesti con la viabilità dei comuni di Quartucciu, Selargius, Monserrato e Cagliari), utili alla realizzazione della nuova cintura di circonvallazione cagliaritano e dei nuovi assi di ricucitura e di riequilibrio territoriale

Coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

L'intervento è coerente con gli Indirizzi nella recente pianificazione dei trasporti: QSN, PSR, PPR, PRT Quadro Strategico Nazionale, Piano di Sviluppo Regionale, Piano Paesaggistico Regionale, Piano Regionale dei Trasporti.

Risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico

Migliorare le condizioni del servizio offerto del sistema dei trasporti e del contesto economico – territoriale ed ambientale, migliorando sia l'attrattività di particolari ambiti urbani che risolvendo problemi di inquinamento acustico, atmosferico, etc.;

Migliorare la qualità della vita della città;

Favorire la fluidificazione del traffico e la mobilità alternativa.

Indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso

Il progetto proposto, oltre ad essere complementare rispetto alla realizzazione della nuova cintura di circonvallazione di Cagliari, è sinergico alla costituzione dei nuovi assi di ricucitura urbana e di riequilibrio territoriale previsti sul tracciato della S.S. 554. Inoltre è complementare rispetto a diversi interventi previsti in ambito comunale, tra cui quello relativo alla realizzazione del Parco di Is Arenas.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

L'intervento riguarda il territorio di Quartu Sant'Elena ma, come già affermato, anche il territorio di Quartucciu, smistando il traffico di attraversamento di entrambi i comuni; inoltre si lega agli interventi di miglioramento e di ridefinizione della cintura di circonvallazione di Cagliari.

SOGGETTI COINVOLTI

Comune di Quartu Sant'Elena

STATO DI AVANZAMENTO

La progettazione preliminare dell'intervento è stata finanziata dalla Regione Autonoma della Sardegna attraverso l'invito a presentare proposte di finanziamento per la redazione di studi di fattibilità e progetti preliminari delle opere previste nei piani strategici comunali e intercomunali, in attuazione della L.R. n. 3/2009 e del DGR n. 45/5 del 06.10.2009.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

X Ambiente

X Mobilità

X Residenzialità

X Servizi

Il progetto si integra con tutti i temi strategici individuati, in quanto prevede il miglioramento del sistema dei trasporti, del contesto economico – territoriale ed ambientale, migliorando sia l'attrattività di particolari ambiti urbani che risolvendo problemi di inquinamento acustico, atmosferico, etc., oltre che dei servizi e della qualità della vita della città;

TEMA STRATEGICO:

Ambiente

Mobilità

Residenzialità

Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Titolo

TITOLO DELL'INTERVENTO

S.S. 195 TRATTO CAGLIARI – PULA” ROTATORIE DI ACCESSO AL COMUNE DI SARROCH

Descrizione sintetica dell'intervento:

Il presente progetto, sotto il profilo funzionale, riguarda una serie di interventi volti ad integrare i lavori di realizzazione della nuova S.S. 195, di prossimo appalto, a cura dell'Assessorato dei Lavori Pubblici della R.A.S., con la viabilità locale dell'abitato e delle zone rurali e principalmente sono previsti tre principali interventi:

- la risoluzione delle intersezioni della viabilità di accesso al centro abitato di Sarroch con l'attuale S.S. 195 e la viabilità consortile della limitrofa area industriale del C.A.S.I.C.;
- la realizzazione di opere viarie (ristrutturazione e nuove opere) che consentano la permeabilità della viabilità locale e rurale rispetto alla nuova S.S. 195;
- la ristrutturazione della viabilità ricompresa fra l'attuale S.S. 195 e la nuova S.S. 195.

Gli interventi sopra menzionati devono intendersi espressi in ordine di priorità e verranno ricompresi nelle successive fasi progettuali, secondo disponibilità finanziaria.

In particolare i punti 1 e 2 sono di fondamentale importanza sotto il profilo della sicurezza della circolazione stradale e della accessibilità all'abitato di Sarroch e alle aree rurali.

INTERVENTO 1)

Per quanto riguarda questo intervento, in via preliminare si opta per la realizzazione di una rotonda di grande diametro che consenta di risolvere in modo univoco e contestuale l'intersezione della attuale S.S. 195 col primo e secondo ingresso all'abitato di Sarroch (considerati in direzione Cagliari – Pula) e con la viabilità consortile del C.A.S.I.C.

Unitamente a tale intervento verranno ammodernate e messe in sicurezza le strade di collegamento a tale intersezione.

Le motivazioni che hanno portato a questa scelta, sono:

la relativa vicinanza delle attuali tre intersezioni prese in considerazione, che non ne consentono, anche in termini normativi, una separazione;

l'opportunità di realizzare un ingresso all'abitato di Sarroch, qualificato e rappresentativo, che consenta di integrare e salvaguardare le opere di arredo stradale già realizzate e che costituiscono ormai memoria storica e identificativa degli abitanti di Sarroch.

INTERVENTO 2)

Questo intervento è volto principalmente a consentire una migliore permeabilità della viabilità locale in località Forada is Olias, laddove oggi si risente del passaggio della strada consortile (quattro corsie del CASIC) che di fatto ha interrotto la viabilità locale.

Come noto la quattro corsie del CASIC sarà interessata dai lavori di realizzazione della nuova S.S. 195 e in questa ottica si intende realizzare una nuova viabilità accessoria che consenta facilmente agli abitanti della zona di attraversare la nuova 195.

Tale fine può essere raggiunto attraverso la ristrutturazione e nuova costruzione delle bretelle di collegamento della viabilità locale ai più prossimi attraversamenti previsti nel progetto definitivo della nuova S.S. 195, così come già approvato in conferenza di servizi.

Per la definizione puntuale delle soluzioni da adottarsi si rinvia al progetto definitivo, e in tale sede si valuteranno gli interventi, se adottati, previsti nel progetto esecutivo della nuova S.S. 195 che sarà cura della ditta appaltatrice redigere.

INTERVENTO 3)

Tale intervento assorbirà gli importi residui del quadro economico di spesa e prevederà la sistemazione e razionalizzazione della viabilità locale compresa fra l'agro, la nuova S.S. 195 e la vecchia S.S. 195, con particolare attenzione alla messa in sicurezza e razionalizzazione della viabilità esistente e integrazione alla nuova S.S. 195.

- Comune proponente (o il gruppo di Comuni)

Comune di Sarroch

- ambito geografico di riferimento
Territorio del Comune di Sarroch

- obiettivi operativi dell'intervento
- la risoluzione delle intersezioni della viabilità di accesso al centro abitato di Sarroch con l'attuale S.S. 195 e la viabilità consortile della limitrofa area industriale del C.A.S.I.C.;
- la realizzazione di opere viarie (ristrutturazione e nuove opere) che consentano la permeabilità della viabilità locale e rurale rispetto alla nuova S.S. 195;
- la ristrutturazione della viabilità ricompresa fra l'attuale S.S. 195 e la nuova S.S. 195.

- finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale
l'intervento si integra perfettamente in maniera omogenea e condivisa con la realizzazione della nuova 195 inserendosi nell'idea di sviluppo dei vari comuni costieri. :

In particolare la realizzazione prevede criteri di utilizzo che non ostacolino l'accessibilità, aree comuni per l'individuazione di servizi territoriali d'area vasta, puntando al risparmio del suolo, criteri per un corretto inserimento paesaggistico e ambientale delle attività a margine, trasformazioni e modifiche che migliorino la connessione tra entroterra e sistema costiero.

- coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)

L'intervento è coerente con la programmazione degli interventi da effettuarsi sugli assi viari di maggior rilevanza dell'area vasta e quindi ricompreso nel piano strategico.

- risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico
decongestionamento del traffico veicolare ed aumento dei livelli di sicurezza.

- indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso.
L'intervento è in totale sinergia con il più ampio programma di realizzazione della nuova 195

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Evidenziare l'eventuale coinvolgimento di altri Comuni dell'Area vasta e, nel caso, anche di altri Comuni e/o Enti territoriali e spiegarne le ragioni.

La realizzazione delle rotonde di grande diametro consentirà di risolvere in modo univoco e contestuale l'intersezione della attuale S.S. 195 col primo e secondo ingresso all'abitato di Sarroch (considerati in direzione Cagliari – Pula) e con la viabilità consortile del C.A.S.I.C.

Descrivere la capacità della proposta di incidere sugli elementi che caratterizzano il Tema strategico e la Linea di intervento di riferimento.

Il progetto delle rotonde si inserisce nel contesto progettuale della nuova SS 195, più interna rispetto all'attuale arteria che modificherà sostanzialmente la funzione e la natura dell'asse viario esistente, attenuando il traffico di "attraversamento" delle zone limitrofe ai centri urbani. Per tale ragione il progetto deve essere visto in larga scala di valenza sovra comunale in quanto riguarda una strada di fondamentale importanza nell'ambito territoriale della mobilità costiera sud ovest della Sardegna.

SOGGETTI COINVOLTI

Evidenziare l'eventuale coinvolgimento di:
- Comune di Sarroch

- Anas

STATO DI AVANZAMENTO

Progetto preliminare – definitivo in fase di realizzazione.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

ALLEGATI

Nel caso di interventi infrastrutturali o comunque materiali, si può allegare una planimetria in cui siano localizzati gli interventi (max formato A3).

TEMA STRATEGICO:

- Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Titolo

.....

TITOLO DELL'INTERVENTO

Riqualficazione delle aree periurbane lungo la SS 554

Descrizione sintetica dell'intervento in cui si devono precisare:

- *Comune proponente (o il gruppo di Comuni)*
Selargius

- *ambito geografico di riferimento*

Il contesto urbano di riferimento per il PISU è l'area urbana intercomunale cagliaritana e, più precisamente, l'area della conurbazione tra Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu Sant'Elena e dei comuni più esterni di Settimo San Pietro, Sinnai e Maracalagonis.

Le aree periurbane lungo la strada statale, in virtù della loro qualità di aree strategiche di rango metropolitano, sono individuate quali sedi di **localizzazione di nuove funzioni urbane rare**: servizi generali e superiori e attività produttive strategiche compatibili con un'elevata qualità ambientale del contesto.

Si tratta di un progetto finalizzato a sviluppare processi di evoluzione metropolitana dell'area urbana cagliaritana. Pertanto risulta prioritario il coinvolgimento di tutti i comuni in un'ottica di coordinamento territoriale dal basso.

- *brevissimi cenni sulla situazione di partenza solo se strettamente necessari*

Il PISU proposto intende **rimuovere le criticità causate dal degrado urbano diffuso lungo tutto il corridoio infrastrutturale** per effetto della realizzazione di trasformazioni non coordinate tra comuni contermini, per effetto dell'abusivismo edilizio, per effetto della mancanza di **un progetto unitario di inserimento ambientale e urbanistico** e finanche viabilistico della principale infrastruttura del settore orientale dell'area urbana cagliaritana.

Tra le criticità che affliggono le aree periurbane lungo la SS554 si segnala la carenza di standard urbanistici adeguati alle esigenze della vita metropolitana e realmente fruibili, che viene spesso determinata dalla difficoltà di attuazione delle previsioni urbanistiche generali, dovuta alla parcellizzazione della proprietà fondiaria e alla difficoltà di pervenire a pianificazioni attuative estese a porzioni significative di territorio, che sarebbero capaci di produrre un disegno omogeneo in luogo di un paesaggio frammentato in una miriade di piccoli interventi non connessi tra loro. Da ciò deriva la dispersione degli standard urbanistici in micro interventi, di per se poco fruibili e, molto spesso, causa la mancata realizzazione finale degli stessi, che finiscono per rimanere "standard sulla carta" senza produrre servizi pubblici sul territorio. Nella migliore delle ipotesi si tratta comunque di standard di quartiere, che non raggiungono dimensioni tali da recare un reale beneficio agli abitanti, che non producono quasi mai sistemi integrati del verde pubblico.

Il PISU intende salvaguardare e **rafforzare il sistema delle aree agricole periurbane** e interstiziali dei cosiddetti cunei verdi dell'area urbana e **potenziare la connettività della rete ecologica dell'area vasta**. I grandi spazi aperti residui dell'area periurbana sono interpretati come luoghi strategici per **promuovere la realizzazione di parchi metropolitani**, capaci di risarcire la carenza di servizi delle periferie e contribuire al miglioramento della qualità della vita urbana.

Attraverso il **decongestionamento dei centri storici** dell'area si vuole favorire la loro riqualficazione e valorizzazione in quanto luoghi del patrimonio culturale e sedi dell'identità locale.

- *obiettivi operativi dell'intervento*

Obiettivi operativi del PISU riferiti all'area vasta:

1. Definire attraverso lo studio di fattibilità, un "Master Plan" di coordinamento territoriale di scala intercomunale metropolitana, per le aree periurbane attraversate dal corridoio infrastrutturale della SS554, che specifichi e declini alla scala locale gli indirizzi della pianificazione vigente di livello

provinciale (PUP) e paesaggistica regionale (PPR) e integri le previsioni urbanistiche dei comuni contermini, oltre che le previsioni del Piano Urbano della Mobilità dell'area di Cagliari (PUM);

2. Definire strumenti di *governance* sovralocale idonei all'attuazione coordinata e il più possibile unitaria delle trasformazioni territoriali comprese nelle immediate vicinanze del corridoio infrastrutturale della SS554, avvalendosi del Forum permanente dei Sindaci dell'area vasta di Cagliari e anche mediante l'individuazione di forme di partenariato pubblico-privato;
3. Definire, in accordo tra i comuni e gli enti interessati e il partenariato pubblico privato, criteri ambientali, urbanistici ed ecologici omogenei per la sostenibilità ambientale delle azioni di trasformazione territoriale delle aree limitrofe al corridoio infrastrutturale della SS554, mediante la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) delle previsioni del PISU proposto;
4. Aumentare l'attrattività territoriale e la valenza economica delle aree periurbane interessate dal corridoio infrastrutturale della SS554;
5. Attrarre imprese innovative e attività produttive sostenibili e incentivarne la localizzazione nelle aree produttive riqualificate limitrofe al corridoio infrastrutturale;
6. Diminuire la congestione delle aree centrali dell'area urbana a favore di un riequilibrio territoriale che privilegi le aree periurbane della SS554 quali sedi di servizi rari metropolitani;
7. Aumentare la dotazione globale di servizi rari metropolitani dell'area urbana cagliaritano;
8. Riqualificare le aree periurbane residenziali dei Comuni attraversati dal corridoio infrastrutturale, mediante la realizzazione di standard urbanistici di interesse sovralocale;
9. Salvaguardare e riqualificare le aree agricole periurbane limitrofe al corridoio infrastrutturale della SS554;
10. Rafforzare la connettività della rete ecologica metropolitana, salvaguardando i corridoi ecologici del bacino idrografico del sistema Molentargius-Saline-Poetto;
11. Facilitare l'attuazione degli accordi di programma stipulati tra Comuni, Provincia e Regione per la realizzazione della rete metropolitana di superficie e per la riqualificazione della SS554;
12. Razionalizzare la rete viaria periurbana di interesse metropolitano e le sue connessioni con le aree centrali, mediante la gerarchizzazione della rete stessa e il suo completamento con le connessioni mancanti o carenti;
13. Decongestionare i centri storici dei comuni dell'area urbana, mediante l'eliminazione dei flussi di traffico di attraversamento.

Obiettivi operativi particolari per l'ambito amministrativo del Comune di Selargius:

1. Definire e attuare la riqualificazione e l'ampliamento della zona industriale artigianale secondo elevati standard di qualità ambientale e paesaggistica del contesto;
2. Favorire la localizzazione delle imprese innovative aderenti al progetto integrato regionale denominato Hazard nell'area produttiva consortile;
3. Promuovere, consolidare, valorizzare, potenziare il Campus scientifico in fase di realizzazione nel sito di Cuccuru Angius, in partenariato con l'Istituto Nazionale di Astrofisica INAF, il Comune di Monserrato e l'Università di Cagliari;
4. Favorire i collegamenti e sostenere il processo di integrazione tra il Campus scientifico e la vicina sede della Università di Cagliari e di questi con l'area produttiva consortile;
5. Definire e attuare il progetto del parco pubblico metropolitano di San Lussorio - Santa Lucia e del corridoio ecologico del Rio Nou di Selargius, in continuità e in connessione funzionale con il sistema Terramaini-Molentargius e con il territorio agricolo esterno alla SS554;
6. Definire, per il tratto di competenza comunale, il corridoio viario della strada di interesse metropolitano e provinciale di connessione tra il Sarrabus, l'est cagliaritano: Burcei, Sinnai, Settimo San Pietro e Maracalagonis e le aree urbane centrali di Cagliari;
7. Eliminazione del traffico veicolare di attraversamento del centro storico lungo la direttrice Settimo San Pietro-Monserrato-Cagliari;
8. Definire il progetto di riqualificazione e risanamento urbanistico e ambientale delle aree di Is Corrias e delle aree prospicienti di Su Pezzu Mannu lungo la SS554;
9. Realizzare un parco urbano lungo la SS554 a Su Planu;
10. Prevedere idonee opere di mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico causato dalla presenza dell'infrastruttura viaria lungo tutto il suo sviluppo nel territorio comunale di Selargius, mediante la riqualificazione paesaggistica dei margini a ridosso dell'edificato esistente;
11. Definire linee guida comunali coordinate per la sostenibilità ambientale e la riqualificazione e valorizzazione paesaggistica delle aree periurbane a beneficio dei soggetti privati interessati ad intervenire in queste aree con insediamenti residenziali, per servizi o attività produttive.

- *finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale*

Le aree periurbane lungo la strada statale, in virtù della loro qualità di aree strategiche di rango metropolitano, sono individuate quali sedi di **localizzazione di nuove funzioni urbane rare**: servizi generali e superiori e attività produttive strategiche compatibili con un'elevata qualità ambientale del

contesto.

Si tratta di un progetto finalizzato a sviluppare processi di evoluzione metropolitana dell'organizzazione dello spazio insediativo dell'area urbana cagliaritana. Pertanto risulta prioritario il coinvolgimento di tutti i comuni in un'ottica di coordinamento territoriale dal basso.

- *coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)*

Il PISU proposto è coerente con gli indirizzi del Piano paesaggistico regionale relativi all'Ambito di paesaggio n. 1 Golfo di Cagliari e con le discendenti previsioni del Piano Urbanistico Provinciale di Cagliari rivolte alla riqualificazione delle aree periurbane degradate e alla salvaguardia delle aree agricole periurbane.

In particolare il PISU attua le indicazioni della programmazione regionale riguardo agli spazi e ai paesaggi delle infrastrutture principali della Sardegna.

- *risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico*

Il progetto mira a creare le condizioni di base affinché si possano realizzare nuove forme di partenariato misto pubblico-privato nella riqualificazione urbana. Un ruolo centrale sarà dunque affidato al coinvolgimento degli attori privati – i proprietari delle aree contigue all'asse viario, i consorzi per le aree produttive – con l'obiettivo di costruire consenso intorno a una concezione strategica, unitaria e coordinata a livello territoriale dei processi di trasformazione che l'infrastruttura è capace di catalizzare.

Il ruolo della SS 554 quale asse attrezzato urbano per lo sviluppo dell'area vasta cagliaritana, si concretizza nell'attivazione delle economie urbane che l'infrastruttura è in grado di attivare, mediante l'attrazione di investimenti per la valorizzazione dei territori attraversati.

Importanti effetti positivi sono attesi sui sistemi di imprese localizzate in corrispondenza delle principali aree produttive infrastrutturate lungo la statale, sia sotto il profilo della valorizzazione dell'esistente sia sotto il profilo della generazione di nuove imprese.

- *indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso.*

La riqualificazione delle aree limitrofe alla SS 554 attiva sinergie positive con l'insieme dei progetti di riqualificazione urbana già avviati dal Comune di Selargius con la pianificazione strategica, di seguito si indicano solo alcuni dei progetti, che verranno elencati esaustivamente nel paragrafo relativo alla integrazione tematica:

- Contratto di Quartiere CQII;
- Campus della scienza a Cuccuru Angius;
- Realizzazione del Centro Servizi alle imprese presso l'area produttiva di Selargius;
- Progetto integrato Industria artigianato e servizi nell'area vasta;
- Progetto integrato HAZARD.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

La rilevanza sovracomunale del progetto risiede nel conseguente sviluppo territoriale dell'intero ambito interessato, derivante dalla ridefinizione del ruolo metropolitano della SS 554 quale asse prioritario di questo stesso sviluppo.

Il PISU proposto riconosce l'infrastruttura viaria della **Strada Statale 554 (SS554) quale asse portante del futuro sviluppo metropolitano** e individua le aree periurbane ad essa contermini come risorse territoriali strategiche per la crescita del complessivo sistema urbano dell'area cagliaritana.

Il progetto intende mettere a sistema in una prospettiva strategica un insieme di azioni e programmi complessi già avviati nei precedenti cicli di programmazione e sviluppati all'interno di attività correlate al piano strategico.

Il PISU interviene direttamente su alcune componenti importanti delle aree periurbane intorno alla SS554: l'area produttiva consortile tra Selargius, Quartucciu e Settimo San Pietro; l'area definita dal cuneo verde di San Lussorio-Paluna; le aree di Is Corrias, Su Pezzu Mannu e Su Planu; il polo scientifico di Cuccuru Angius; la definizione di un nuovo tracciato di attraversamento dell'area urbana intercomunale in direzione nord-est sud-ovest, che interseca l'asse della SS554.

Gli ambiti e interventi proposti operano in relazione sinergica tra loro, essendo integrati spazialmente in relazione al sistema territoriale della SS554; funzionalmente in quanto stabiliscono relazioni di interdipendenza urbanistica ed economica.

SOGGETTI COINVOLTI

Il PISU interessa l'ambito delle aree periurbane contigue al corridoio infrastrutturale della SS554, per la quale è in fase attuativa un accordo di programma Regione, Provincia, Comuni per la realizzazione di svincoli, messa in sicurezza e generale riqualificazione dell'infrastruttura viaria. Oltre agli enti locali territoriali sono interessati al PISU i consorzi d'impresе, gli attori locali e gli stakeholders che gravitano intorno all'infrastruttura con le loro attività economiche.

STATO DI AVANZAMENTO

Finanziamento Studio di Fattibilità nell'Ambito dei PISU e in fase di realizzazione. E' inoltre in fase attuativa un Accordo di Programma stipulato tra Regione, Provincia, ANAS e Comuni dell'Area Vasta per la realizzazione di svincoli, messa in sicurezza e generale riqualificazione dell'infrastruttura viaria.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente

Mobilità

Residenzialità

Servizi

Integrazione con il tema Ambiente – Il PISU è attuativo di tra gli altri dei seguenti obiettivi specifici del Piano Strategico:

- Rafforzare la connettività rispetto alle reti ecologiche sovra locali;
- Recuperare le emergenze storiche e archeologiche.

Gli ambiti strategici di intervento delineati dal PISU proposto comprendono tra gli altri:

- la realizzazione del parco metropolitano di San Lussorio a presidio ecologico del "cuneo verde" tra Monserrato e Selargius;
- la riqualificazione ambientale del corridoio ecologico urbano del Rio Nou, integrando gli interventi di riqualificazione ambientale, già finanziati con il Contratto di Quartiere II di Selargius, con l'estensione di percorsi ciclopedonali dal Parco Regionale di Molentargius all'area produttiva consortile oltre la SS554;
- la realizzazione e l'inserimento urbanistico, ambientale e paesaggistico, per i tratti di competenza del Comune di Selargius, di una strada d'interesse sovracomunale metropolitano di collegamento tra l'est cagliaritano e le aree urbane centrali di Cagliari, di servizio all'area produttiva consortile e agli insediamenti residenziali di Paluna San Lussorio e Santa Lucia. Tale strada, di rango provinciale, potrà essere realizzata in partenariato con la Provincia di Cagliari e i Comuni limitrofi, secondo quanto previsto da un'intesa preliminare già sottoscritta dagli Enti interessati;
- la realizzazione di percorsi ciclopedonali del Campus scientifico di Cuccuru Angius;
- la riqualificazione delle aree periurbane limitrofe alla SS554 di Su Planu con la realizzazione di un vasto parco urbano a ridosso dell'asse viario.
Mediante il piano integrato si vuole mitigare l'effetto di barriera ecologica dell'infrastruttura viaria, favorendo le connessioni trasversali e salvaguardando i principali corridoi idrografici del bacino del Molentargius.

Integrazione con il tema Residenzialità – Il PISU è attuativo di tra gli altri dei seguenti obiettivi specifici del Piano Strategico:

- Governare alcuni importanti processi insediativi;
- Rifunionalizzare il costruito;

Gli ambiti strategici di intervento delineati dal PISU proposto comprendono tra gli altri:

- la realizzazione del parco metropolitano di San Lussorio a presidio ecologico del "cuneo verde" tra Monserrato e Selargius, contestuale riqualificazione dei margini periurbani di Paluna-San Lussorio, mediante il coordinamento degli interventi privati per la residenza e i servizi e l'accorpamento e degli standard urbanistici e dei servizi generali, individuando meccanismi incentivanti per la realizzazione di interventi edilizi sostenibili;
- la riqualificazione ambientale del corridoio ecologico urbano del Rio Nou, integrando gli interventi di riqualificazione ambientale, già finanziati con il Contratto di Quartiere II di Selargius, con l'estensione di percorsi ciclopedonali dal Parco Regionale di Molentargius

all'area produttiva consortile oltre la SS554;

- la realizzazione e l'inserimento urbanistico, ambientale e paesaggistico, per i tratti di competenza del Comune di Selargius, di una strada d'interesse sovracomunale metropolitano di collegamento tra l'est cagliaritano e le aree urbane centrali di Cagliari, di servizio all'area produttiva consortile e agli insediamenti residenziali di Paluna San Lussorio e Santa Lucia. Tale strada, di rango provinciale, potrà essere realizzata in partenariato con la Provincia di Cagliari e i Comuni limitrofi, secondo quanto previsto da un'intesa preliminare già sottoscritta dagli Enti interessati;
- la riqualificazione delle aree periurbane limitrofe alla SS554 di Is Corrias e Su Pezzu Mannu in connessione con la Cittadella universitaria a Monserrato, cogliendo l'opportunità offerta dagli scenari di sviluppo della rete ferroviaria metropolitana di superficie che mettono questi ambiti in relazione con il centro urbano di Monserrato e quindi di Selargius;
- la riqualificazione delle aree periurbane limitrofe alla SS554 di Su Planu con la realizzazione di un vasto parco urbano a ridosso dell'asse viario.

Integrazione con il tema Servizi – Il PISU è attuativo di tra gli altri dei seguenti obiettivi specifici del Piano Strategico:

- Rafforzare la connettività rispetto alle reti economiche, scientifiche e tecnologiche sovralocali;
- Implementare funzioni e servizi specializzati nel contesto territoriale.

Gli ambiti strategici di intervento delineati dal PISU proposto comprendono tra gli altri:

- la realizzazione del parco metropolitano di San Lussorio a presidio ecologico del "cuneo verde" tra Monserrato e Selargius, contestuale riqualificazione dei margini periurbani di Paluna-San Lussorio, mediante il coordinamento degli interventi privati per la residenza e i servizi e l'accorpamento e degli standard urbanistici e dei servizi generali, individuando meccanismi incentivanti per la realizzazione di interventi edilizi sostenibili;
- la riqualificazione ambientale del corridoio ecologico urbano del Rio Nou, integrando gli interventi di riqualificazione ambientale, già finanziati con il Contratto di Quartiere II di Selargius, con l'estensione di percorsi ciclopedonali dal Parco Regionale di Molentargius all'area produttiva consortile oltre la SS554;
- la realizzazione e l'inserimento urbanistico, ambientale e paesaggistico, per i tratti di competenza del Comune di Selargius, di una strada d'interesse sovracomunale metropolitano di collegamento tra l'est cagliaritano e le aree urbane centrali di Cagliari, di servizio all'area produttiva consortile e agli insediamenti residenziali di Paluna San Lussorio e Santa Lucia. Tale strada, di rango provinciale, potrà essere realizzata in partenariato con la Provincia di Cagliari e i Comuni limitrofi, secondo quanto previsto da un'intesa preliminare già sottoscritta dagli Enti interessati;
- la riqualificazione e il completamento dell'area produttiva consortile tra i Comuni di Selargius, Quartucciu e Settimo San Pietro, mediante la realizzazione di un distretto produttivo dedicato alle imprese innovative, in modo particolare a quelle già inserite nel partenariato del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale denominato HAZARD Highly-competitive Astrophysics Zone for Advanced Regional Development (codice CRP 60) connesso all'insediamento dell'Istituto Nazionale di Astrofisica INAF. Il progetto HAZARD si richiama ad un Protocollo d'Intesa siglato nel 1998 fra la Regione Autonoma della Sardegna (RAS), il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), per la realizzazione in Sardegna di un radiotelescopio di grandi dimensioni, denominato Sardinia Radio Telescope (SRT) e individuato come strumento di punta a livello europeo in applicazioni di radio astronomia, geodesia, e scienze spaziali. Si tratta di un radiotelescopio del diametro di 64m, di concezione moderna, versatile, disegnato per applicazioni di Radioastronomia, Geodinamica e Scienze Spaziali, che si configura come una facility internazionale di altissimo profilo. Nel suo insieme il progetto intende consolidare in Sardegna l'intellettualità che governa il progetto SRT; avviare un efficace processo di trasferimento di know-how nell'Isola; dare corso ad un efficace processo di industrializzazione in prestigiosi settori di sviluppo moderni; dare corso ad un significativo insediamento nell'Isola di attività di sviluppo e di industrializzazione nei settori delle scienze spaziali, delle energie pulite; realizzare avanzati sistemi di monitoraggio ambientale; realizzare un'asse culturale di diffusione della cultura scientifica e tecnologica. Il progetto è sostenuto da un partenariato nazionale di alto profilo, comprendente primarie industrie del settore aerospaziale, istituzioni universitarie e piccole imprese altamente innovative;
- il potenziamento del centro servizi dell'area produttiva consortile, già finanziato con Programma Integrato d'Area (PIA CA16) nel 1999, a supporto del nuovo distretto produttivo per imprese innovative da localizzare;
- il potenziamento del Campus scientifico di Cuccuru Angius, già finanziato con il POR Sardegna

2000-2006 Asse V Misura 5.1 Bando Polis, nuova sede dell'Istituto Nazionale di Astrofisica Osservatorio Astronomico di Cagliari, in connessione funzionale con la Cittadella universitaria a Monserrato e l'area produttiva consortile sulla SS554, anche mediante la realizzazione di percorsi ciclopedonali e la riqualificazione dell'accessibilità al sito;

- la riqualificazione delle aree periurbane limitrofe alla SS554 di Is Corrias e Su Pezzu Mannu in connessione con la Cittadella universitaria a Monserrato, cogliendo l'opportunità offerta dagli scenari di sviluppo della rete ferroviaria metropolitana di superficie che mettono questi ambiti in relazione con il centro urbano di Monserrato e quindi di Selargius.

Le aree commerciali e produttive lungo il corridoio infrastrutturale soffrono degli stessi problemi di frammentazione della fase attuativa delle previsioni urbanistiche generali, che producono spesso gravi ripercussioni in termini di accessibilità e, in alcuni casi, di sicurezza per la circolazione, dovuta alla insufficienza di spazi di parcheggio e alla mancanza di percorsi protetti per gli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, portatori di handicap).

Il Piano Integrato di Sviluppo Urbano intende valorizzare le funzioni rare di rango metropolitano che si sono venute localizzando all'esterno e in prossimità della SS554 e rafforzare in una visione sistemica il polo universitario di Monserrato, il nuovo Campus scientifico di Cuccuru Angius, le aree produttive artigianali e commerciali di Monserrato, Selargius, Quartucciu, Settimo San Pietro.

ALLEGATI

Nel caso di interventi infrastrutturali o comunque materiali, si può allegare una planimetria in cui siano localizzati gli interventi (max formato A3).

TEMA STRATEGICO:

Ambiente x Mobilità Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO

Riqualificazione della viabilità

TITOLO DELL'INTERVENTO

Comune proponente: Comune di Sestu.

L'amministrazione comunale ha programmato una serie di interventi finalizzati alla riorganizzazione della rete stradale primaria e secondaria sia a livello comunale che intercomunale.

Si persegue un più forte e razionale collegamento tra le varie parti del territorio comunale e tra centro abitato ed area vasta nell'ottica di rafforzare la funzione di collegamento verso l'esterno del territorio sestese e di rendere maggiormente accessibile il centro abitato.

Alcuni interventi sono già stati avviati altri sono programmati.

Tra i primi si segnalano:

- allargamento della Via Cagliari all'ingresso di Sestu;
- realizzazione di una rotonda all'incrocio tra la s.p. n. 8 Sestu – Elmas e la Via Vittorio Veneto;
- sistemazione della Via Giulio Cesare;
- sistemazione della strada comunale "Cantonera" nel tratto compreso tra la Via Giulio Cesare e la ex s.s. 131;
- riqualificazione della ex s.s. 131;

Tra i secondi si segnalano:

- realizzazione di una rotonda di accesso al Centro agroalimentare;
- sistemazione della strada comunale Sestu - Selargius;
- sistemazione della Via Monserrato nel tratto compreso tra il piano integrato "Dedalo" e il limite del territorio comunale in direzione Policlinico di Monserrato.

La riqualificazione della viabilità urbana ed extra urbana è improntato sulla realizzazione di più itinerari, di buone caratteristiche ed alta capacità che utilizzino la rete esistente e la sua integrazione con nuove tratte in un quadro di coordinamento con le politiche urbanistiche ed ambientali locali e sovra – locali.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Il riassetto della viabilità all'interno del territorio comunale ha una forte ricaduta sulla qualità complessiva della rete viaria metropolitana inquadrandosi in una più generale strategia di implementazione delle infrastrutture di rete nel loro complesso.

Le opere in progetto sono caratterizzate da un alto livello di sinergia con altri interventi e azioni pubbliche e private sia in atto che in fase di avvio nel territorio finalizzate al potenziamento ed all'integrazione delle infrastrutture e dei servizi a livello sovra comunale.

La stretta connessione degli interventi con le attività produttive territoriali conferisce alla

programmazione in oggetto una forte valenza socio – economica con significative e dirette ricadute occupazionali per l'intero territorio dell'area vasta di Cagliari.

SOGGETTI COINVOLTI

Comune di Sestu, Provincia, Comuni limitrofi

STATO DI AVANZAMENTO

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

Ambiente Mobilità Residenzialità Servizi

ALLEGATI

Nel caso di interventi infrastrutturali o comunque materiali, si può allegare una planimetria in cui siano localizzati gli interventi (max formato A3).

TEMA STRATEGICO:

- Ambiente **Mobilità** Residenzialità Servizi

LINEA DI INTERVENTO: cluster da definire

Titolo: da definire

TITOLO DELL'INTERVENTO: STUDIO DI FATTIBILITA', PROGETTAZIONE E APPALTO PER LA CONNESSIONE DI SINNAI E IL PARCO TERRITORIALE E URBANO DELLA PINETA AL SISTEMA URBANO METROPOLITANO ATTRAVERSO IL SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO METRO-TRANVIARIO (Previsto dall'Accordo di Programma del 23.05.2008 stipulato tra la RAS ed i Comuni dell'Area Vasta di Cagliari)

- **Comune proponente: Sinnai**
 - **ambito geografico di riferimento: area urbana e periurbana del Comune di Sinnai/area vasta**
 - **obiettivi operativi dell'intervento:** Elaborazione di uno studio di fattibilità che permetta di valutare le varie possibili alternative di **inclusione di Sinnai e del Parco Territoriale ed Urbano della Pineta nel sistema urbano metropolitano attraverso il nuovo sistema di trasporto collettivo metro tranviario.** Il collegamento previsto attraverso la Linea celeste (5,5 km e 3 fermate) collegherà la Linea rossa (Gottardo) con la stazione di Settimo San Pietro da dove un ulteriore braccio dovrebbe dipartirsi e correndo lungo il confine dello stesso comune, giunga fino alle pendici della storica Pineta di Sinnai. Il tracciato presenterebbe ben tre fermate a Settimo e una stazione a Sinnai che si colloca nei pressi dell'anello di circonvallazione individuato nella viabilità di piano; in tal modo l'accessibilità al servizio è maggiore per gli utenti di ognuno dei tre comuni considerati e risponde alle esigenze di una maggiore utenza (Sinnai da sola ha più di 4000 pendolari/giorno). Il miglioramento dell'accessibilità è stato valutato in termini di risparmio di tempo sia per coloro che utilizzano la nuova infrastruttura sia per chi si serve del mezzo privato. Infatti, è presumibile che la domanda sottratta all'autovettura privata determini una diminuzione dei livelli di congestione sulle infrastrutture stradali. In particolare, sulla SS 554 e sul traffico interno a Selargius e Settimo S. Pietro.
Per esempio da Cagliari, partendo dalla stazione della metropolitana nei pressi del Parco di Terramaini, in circa dieci minuti, si potrà raggiungere anche il parco della Pineta di Sinnai per proseguire poi con le proprie biciclette.
Il livello di connessione interna dovrà essere studiato a livello di trasporto pubblico locale e di sistema di percorsi pedonali e ciclabili che assicureranno il collegamento tra i vari quartieri di Sinnai, il Parco della Pineta e la stazione della Metropolitana di superficie.
In termini di obiettivi specifici, relative strategie e priorità, si segnalano i seguenti:
 - 1. Nuovo ramo Settimo-Sinnai:** Step: 1) definizione percorso; 2) acquisizione terreni su cui ricade il tracciato; 3) esecuzione del tracciato 4) sistemazione zone di fermata presso il paese.
Azioni necessarie:
 - Sensibilizzazione cittadinanza all'uso del mezzo pubblico;
 - Informazione della cittadinanza sul tracciato del mezzo pubblico;
 - Adeguamento del PUC di Settimo San Pietro e di Sinnai;
 - Accordi sul tracciato tra il Comune di Settimo San Pietro e l'FDS.
 - 2. Stazione di arrivo presso la Pineta:** Step: 1) Realizzazione stazione e servizi.
Azioni necessarie:
 - Sensibilizzazione cittadinanza all'uso del mezzo pubblico;
 - Informazione della cittadinanza sul tracciato del mezzo pubblico;
 - Adeguamento del PUC di Sinnai;
 - Accordi sulla definizione dell'area destinata a Parcheggi, servizi e stazione tra il Comune di Settimo San Pietro, l'FDS e il Comune di Sinnai.
 - Realizzazione braccio dell'anello di circonvallazione in previsione nel Puc di Sinnai.
 - Riorganizzazione servizi di trasporto pubblico locale in Sinnai e Maracalagonis.
 - 3. Completamento circonvallazione**
 - 4. Realizzazione maglia urbana di piste ciclabili**
- **finalità strategiche dell'intervento in relazione al PS intercomunale:**
 - o riequilibrio modale dei trasporti: l'intervento in progetto costituirà una valida alternativa al mezzo privato, ci si attende quindi una decongestione del flusso di traffico attuale .
 - o aumento sicurezza: lo spostamento di una quota parte di utenti dall'autovettura privata al sistema di trasporto collettivo determinerà un aumento del livello di sicurezza, inteso come minore probabilità che si realizzi un incidente durante un viaggio.

- riduzione inquinamento: l'uso del mezzo su rotaie, comporta l'abbattimento dell'uso del mezzo privato se non su tratte veloci e l'abbattimento del traffico, con evidente riduzione delle cause d'inquinamento e fondamentalmente anche della CO2.
- riduzione dei costi operativi (auto e bus): La diminuzione del numero di autovetture conseguente all'introduzione della nuova linea determinerà un risparmio economico in termini di minor utilizzo dell'auto. Utilizzare meno l'auto significa generare risparmi in termini di carburante, lubrificanti e manutenzione generale e questo risparmio può essere valutato in funzione della stima dei chilometri in meno che si prevede vengano effettuati.
- indotto occupazionale: la realizzazione del progetto determinerà un aumento dei livelli di occupazione sia direttamente (dovuto alla costruzione e alla gestione della infrastruttura) che indirettamente (crescita dell'economia locale conseguentemente all'aumento della accessibilità).
- land use: un nuovo collegamento di trasporto più veloce può indurre cambiamenti nell'uso del territorio. In particolare si determinerà, presumibilmente, un incremento dei valori fondiari nelle zone prossime all'infrastruttura di trasporto ed anche nell'intero territorio dei tre comuni interessati.
- abbattimento dei costi di parcheggio presso il capoluogo
- L'operazione di riqualificazione e connessione permetterà di rendere maggiormente fruibile a livello urbano e territoriale l'area ambientale della Pineta che costituisce un prezioso tassello del sistema dei parchi urbani dell'area vasta e la "porta" dalla quale è possibile accedere, tramite un sistema di sentieri già presente, all'Area SIC "Riu San Barzolu" (ITB042241) e, attraverso questa, all'area SIC "Monte dei 7 Fratelli" (ITB043055).

- *coerenza con la programmazione (regionale, nazionale, comunitaria)*: Con riferimento agli obiettivi specifici definiti nel **DSR** gli interventi concorrono:
 al miglioramento dell'infrastrutturazione materiale; alla formazione di ambienti urbani sostenibili attrezzati per diventare "incubatori di innovazione"; alla tutela e alla promozione del paesaggio come presupposto per lo sviluppo sostenibile; al riconoscimento dei grandi attrattori naturali, paesaggistici e culturali come fattori di vantaggio competitivo; allo sviluppo da parte del contesto locale di competenze e capacità nel ricorso a forme di utilizzo sostenibile cioè razionale e rispettoso delle risorse per creare e/o rafforzare sinergie tra tutela dell'ambiente e crescita socioeconomica.

Per quanto riguarda il **Piano Paesaggistico Regionale (PPR)**, il territorio di Sinnai ricade all'interno dell'ambito N.27 "Golfo Orientale di Cagliari" e all'interno dell'ambito N.1 "Golfo di Cagliari".

La realizzazione dello Studio di Fattibilità è coerente con gli indirizzi definiti dal PPR per i suddetti ambiti. In particolare nel formulare le azioni di intervento si rispettano i criteri di :

- Riqualificazione degli insediamenti urbani, attraverso interventi di risanamento e recupero dell'intero sistema insediativo e di localizzazione dei servizi alla residenza e alla fruizione turistica;
- Riqualificazione delle aree urbane interpretate come zone di transizione in rapporto alle aree marginali agricole, per la creazione di una fascia a verde che offra l'occasione per una riqualificazione in termini generali dell'abitato residenziale attraverso la connessione di percorsi alberati, aree verdi e spazi di relazione;

Gli interventi progettuali previsti inoltre mirano a:

- individuare i fattori di rischio e gli elementi di vulnerabilità del paesaggio e, nel caso specifico del sistema ambientale della Pineta, a prevenire il degrado della copertura pedologica e vegetale dei sistemi montani a causa degli incendi boschivi;

Il progetto per la sua valenza a livello locale e di Area Vasta è coerente con:

- la strategia del PAR FAS **3 Ambiente e Territorio** ed in particolare con l'obiettivo specifico **3.1. Promuovere l'uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali, tutelando la biodiversità**, l'obiettivo operativo **3.1.1. Tutelare e valorizzare le aree regionali di maggior pregio ambientale** e la sua linea d'azione **3.1.1.A. Valorizzazione e salvaguardia rete ecologica regionale, aree demaniali forestali, zone costiere**. Per quanto riguarda la linea d'azione **3.1.1.A** il progetto contribuisce a realizzare "... interventi mirati al rafforzamento della Rete ecologica regionale, quali: ...
 - azioni a sostegno dei Piani di Gestione delle aree SIC (promozione, valorizzazione, salvaguardia);
 - tutela degli stagni e delle lagune (risanamento, riequilibrio ambientale). ... azioni infrastrutturali mirate allo sfruttamento eco-sostenibile ed eco-compatibile delle aree protette, anche a fini commerciali".
 Inoltre, per quanto sopra esposto, il progetto risponde all'obiettivo specifico del DUP "**Promuovere l'uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali, tutelando la biodiversità**" collegato anche agli obiettivi operativi POR FESR "**4.2.1 Sostenere interventi di valorizzazione di aree di pregio ambientale, di habitat singolari, di specifici ecosistemi o paesaggi presenti nel territorio regionale e promuovere opportunità di sviluppo economico sostenibile**" dell' "**Asse IV – Ambiente, Attrattività Naturale, Culturale e Turismo**";
- la strategia del PAR FAS **6 Infrastrutture e reti di servizio** ed in particolare con l'obiettivo specifico **6.3.**

Promuovere l'efficienza energetica e la produzione di energia da Fonti rinnovabili, l'obiettivo operativo 6.3.1. **Promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili** e la sua linea d'azione **6.3.1.B . Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili nelle reti di comuni**. Per quanto riguarda la linea d'azione **6.3.1.B** il progetto prevede la "... *realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili* ..." integrate negli organismi edilizi della stazione della Metropolitana di superficie e nel parcheggio di scambio. Inoltre, per quanto sopra esposto, il progetto risponde all'obiettivo specifico del DUP "**Promuovere l'efficienza energetica e la produzione di energia da Fonti rinnovabili**" collegato anche agli obiettivi operativi POR FESR **3.1.1 Aumentare la produzione di energia da RES anche attraverso la promozione della produzione diffusa dell'energia dell' "Asse III - Energia"**

L'intervento si inquadra coerentemente all'interno delle strategie delineate dalla misura 5.1 del PO FESR 2007 – 2013 – Asse V e più precisamente con:

- o Obiettivo operativo 5.1.1
- o Obiettivo operativo 5.1.2
- o Obiettivo operativo 5.1.3
- o Obiettivo operativo 5.1.4
- o Obiettivo operativo 5.1.6

- *risultati attesi e impatto dell'intervento progetto proposto sul contesto di riferimento territoriale, sociale ed economico:*
 - o **miglioramento delle connessioni e dei collegamenti con la rete viaria urbana** (creazione di percorsi pedonali, piste ciclabili, aree parcheggio);
 - o **inserimento diretto del tessuto urbano di Sinnai e del Parco Territoriale e Urbano della Pineta nel tessuto di relazioni urbane locali e sovra locali** apportando un miglioramento complessivo nella qualità dell'abitare.
 - o **Accrescimento dello standard locale dei servizi rivolti alle persone e alle famiglie** di Sinnai e alle popolazioni dell'area vasta,
 - o **miglioramento degli accessi e una più assidua ed estesa frequentazione dei luoghi che nel tempo produce un maggiore controllo sociale e aumenta nei potenziali fruitori la percezione di sicurezza e confort.**
- *indicare se sia complementare o sinergico rispetto ad altre iniziative in corso.*

Il Progetto è complementare e sinergico con gli altri progetti previsti dal PISU "**SINNAI RETE DI TERRITORI E RELAZIONI**" alcuni già destinatari di finanziamenti per la redazione di Studi di Fattibilità e progettazione Preliminare:

 - **Parco Territoriale e Urbano della Pineta di Sinnai**
 - **Fabbrica della creatività**
 - **Polo dell'associazionismo e della Protezione Civile**

Inoltre il progetto è complementare e sinergico con gli interventi denominati:

- **mobilità agevolata ed ecosostenibile per la fruizione di itinerari turistici nella Pineta e nel Centro Storico di Sinnai, nel Centro Storico di Settimo San Pietro e nel parco archeologico di Cuccuru Nuraxi - Arca del Tempo**
- **Struttura ricettiva polifunzionale denominata R.E.Labs – Residence and Experiential Labs**

Inseriti nel più ampio programma denominato "Itinerari Abitati" presentato in partenariato con il Comune di Cagliari e di Settimo San Pietro in risposta al bando approvato con determinazione del Direttore del Servizio Turismo dell'Assessorato al Turismo, Artigianato e Commercio n.1421 del 3/11/2011 denominato "Progetti di qualità nel campo della valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico ambientale" di cui alla deliberazione Giunta Regionale n. 36/10 del 26.07.05, pubblicato in data 14.11.2011 e rettificato in data 16.12.2011.

RILEVANZA SOVRACOMUNALE

Sottoscrizione di intese, accordi, ecc.: l'accordo di programma siglato il 23.5.2008 tra la Regione ed i Comuni di Settimo S. Pietro, Cagliari, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Quartu S. Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu e Sinnai, per la realizzazione della Metropolitana di Superficie.

Ulteriori accordi tra le istituzioni pubbliche verranno siglati mediante appositi accordi di programma nei quali verranno individuati i compiti e i ruoli dell'ente e dei partenariati pubblici partecipanti, verranno istituiti gruppi di lavoro e coordinamento e gestione, verranno individuate le linee di azione che possono essere attivate singolarmente e di quelle che necessitano di una gestione integrata unitaria di natura mista pubblico privata. Verranno siglati gli accordi di programma tra i sindaci del Comune di Sinnai, del Comune di Settimo San Pietro, del Comune di Maracalagonis, e tra la Provincia di Cagliari e Gestione Governativa Ferrovie della Sardegna e protocollo di intesa tra i soggetti privati. Potranno essere attivate conferenze di servizio per tema da trattare o per azione da eseguire al fine della piena condivisione della strategia e dell'attuazione operativa in ciascuna fase di

progettazione, realizzazione e monitoraggio e verifica.

La capacità del progetto di incidere sugli elementi che caratterizzano il Tema strategico e la Linea di intervento di riferimento sono immediatamente rilevabili nel fatto che lo stesso mira a definire delle strategie di intervento per la salvaguardia di una delle eccellenze ambientali dell'area vasta in una visione di insieme, al raccordo funzionale e di qualità delle stesse con i centri urbani contermini, al rafforzamento delle logiche di rete e di sistema tra le stesse aree ambientali anche in chiave di promozione turistica del territorio.

SOGGETTI COINVOLTI

- *altri Comuni dell'Area:* **Settimo San Pietro, Maracalagonis, Monserrato,**
- *altri Comuni e/o Enti territoriali:* **Provincia di Cagliari**
- *soggetti istituzionali:* **METROCagliari**

Come già previsto in occasione della stagione della Progettazione Integrata del 2006 si punta ad un partenariato di progetto capace di gestire in maniera coordinata l'insieme delle azioni previste nel patto territoriale denominato "Metropolis". Il partenariato include gli enti pubblici e necessita di un comitato di coordinamento composto da membri scelti tra i soggetti pubblici e privati aderenti. Il partenariato sarà formalizzato entro il 31 agosto 2006 mediante accordo di programma tra i sindaci del Comune di Sinnai, del Comune di Settimo San Pietro, del Comune di Maracalagonis, e tra la Provincia di Cagliari e Gestione Governativa Ferrovie della Sardegna.

. Al partenariato di progetto in corso di costituzione partecipano:

- Soggetti Pubblici: Comune di Sinnai, Comune di Settimo San Pietro, Comune di Maracalagonis, Provincia di Cagliari e Gestione ARST delle FdS;

Si auspica l'ingresso di altri partner privati e pubblici

STATO DI AVANZAMENTO

L'area d'intervento, è nella disponibilità del Comune di Sinnai.

Le aree nelle quali potranno sorgere il parcheggio di scambio e la stazione della metropolitana sono individuate nel PUC vigente rispettivamente come S4 (Parcheggi) e 3G1.1 (Servizi di interesse generale). Potrebbe essere necessaria una variante non sostanziale al PUC.

Il progetto ha un costo complessivo di Euro 22.500.000,00 finanziabile attraverso l'accordo di programma del 23.05.2008.

Rimangono da affidare i servizi di elaborazione dello Studio di Fattibilità, della Progettazione e appalto dei lavori.

COERENZA E INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI TEMI STRATEGICI

X Ambiente

Mobilità

X Residenza

X Servizi

Il progetto incide positivamente con gli altri temi strategici in forma fortemente integrata.

All'interno delle previsioni di miglioramento della mobilità d'area vasta si prefigurano gli elementi di connessione tra l'infrastruttura di trasporto collettivo con i temi del miglioramento delle qualità ambientali complessive e la fruizione delle stesse in termini di servizi alla persona. Suggerisce una strategia "bidirezionale" grazie alla quale Sinnai diminuisce il proprio carico di mobilità tramite l'uso del mezzo privato mettendo in cambio a disposizione dell'Area Vasta i propri servizi sportivi e di ricettività oltre a rappresentare una porta inedita di connessione con le aree della rete NATURA2000.

Nella prospettiva di realizzazione ed avvio della Fabbrica della Creatività e delle strutture che ospiteranno il Polo dell'Associazionismo e della Protezione Civile servizi di raro e di interesse potranno essere raggiunti mediante il semplice utilizzo del trasporto pubblico definendo in termini operativi nuove dimensioni dell'abitare per le popolazioni dell'Area Vasta.



Comune di

Villa San Pietro

Provincia di Cagliari

Piazza San Pietro, 6

09010 Villa San Pietro (CA)

C.F. 00492250923

Tel. 070907701/2/3 Fax 070907419

e-mail: lavoripubblici@comune.villasanpietro.ca.it

Pec: ufficiotecnico@comunevillasanpietro.postecert.it

AREA TECNICA

Edilizia Privata

Urbanistica

Lavori Pubblici

PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTERCOMUNALE DELL'AREA VASTA

SCHEMA PROGETTO N. 2/2

Titolo

NUOVA MOBILITÀ

Ambito

MOBILITÀ

Descrizione intervento

Il territorio comunale è interessato da una viabilità principale identificata dalla S.S. 195 che, in corrispondenza del Km. 26 (nella cd Piana di Pula), attraversa longitudinalmente il centro abitato di Villa San Pietro in prossimità della costa. La S.S. 195 rappresenta l'unico elemento di collegamento dell'ambito locale (Costa dei Fenici, regione storica di Nora) a quello di maggior sviluppo, identificato con il nucleo centrale dell'area vasta ed al capoluogo regionale, nonché ai nodi di collegamento con l'esterno. La statale supporta, in via pressoché esclusiva, gli sbocchi sul mercato regionale ed extraregionale per le economie locali, oltre a sostenere la mobilità di breve – medio raggio, quotidiana e turistico - stagionale, residenziale e non (lavoro, servizi urbani, svago, etc). In ragione di ciò, si osserva una diretta e stabile connessione con la regione urbana più direttamente gravitante intorno al capoluogo e, invece, una caratterizzazione di margine rispetto alla regione urbana del Sulcis – Iglesiente, sul versante opposto dei rilievi montani (Arcosu, Gutturu Mannu, etc). Inoltre, all'interno del sub ambito territoriale cui appartiene il comune di Villa San Pietro, si riconosce lungo la S.S. 195 quella funzione di collegamento locale/intracomunale (per servizi, svago, relazioni sociali) con il centro abitato di Pula che si rappresenta come attrattore urbano di secondo livello per molti dei comuni appartenenti al comprensorio costiero di sud – ovest, in alternativa alla cittadina di Sarroch.

Gli obiettivi generali della proposta qui descritta riprendono gli obiettivi generali riguardanti la SS 195 e in generale la riorganizzazione della mobilità del comune, coerentemente con le indicazioni dei vari interventi progettuali che la interessano, e riguardano:

- _ la valorizzazione delle occasioni locali di sviluppo*
- _ il riequilibrio territoriale*
- _ il miglioramento dell'accessibilità*
- _ la riduzione del disagio connesso alle condizioni di perifericità*

La proposta si inserisce quindi all'interno di un quadro più ampio di azioni volte a governare un realtà territoriale frammentata come quella fin qui descritta, e concorre a garantire e sviluppare una qualità diffusa dell'abitare e qualificare il ruolo di Villa San

Pietro in riferimento all'area vasta cagliaritana.

L'intervento prevede uno studio di fattibilità e la progettazione preliminare per azioni/interventi finalizzati a:

- 1) *sostenere l'attuazione/completamento degli interventi di messa in sicurezza del corridoio stradale (vecchio tratto urbano SS. 195), individuando le situazioni di maggior rischio per la popolazione anche in connessione all'avvio di un processo di completamento/ampliamento/razionalizzazione/messa a sistema delle principali infrastrutture viarie del comune e di collegamento di queste alla nuova SS. 195.*
sviluppo e diffusione di nuove forme di mobilità per migliorare la qualità della vita dei cittadini, riduzione dei fenomeni di attraversamento impropri che interessano il centro abitato, incremento della sicurezza negli spostamenti, miglioramento e diversificazione degli spostamenti verso altri nodi urbani di servizio (d'ambito o d'area vasta) che rappresentano i principali punti di riferimento per i residenti
- 2) *favorire la realizzazione e la promozione di servizi per i portatori di handicap allo scopo di accrescere la loro mobilità e indipendenza, sia a livello locale che extralocale territorio più accessibile ed interconnesso anche sul piano della dotazione infrastrutturale di supporto*
- 3) *realizzazione di un Piano per la rete ciclopedonale comunale in grado anche di collegare il comune di Villa San Pietro con centri limitrofi a forte vocazione turistica come Pula.*
perseguimento di una strategia più attenta alla riorganizzazione degli spostamenti in chiave sostenibile, in coerenza con la vision che si è data il comune nel proprio piano strategico e promuovendo anche forme di mobilità lenta all'interno del centro abitato.

Soggetti coinvolti

COMUNE DI CAGLIARI
COMUNE DI SARROCH
COMUNE DI PULA
COMUNE DI CAPOTERRA
ANAS

Valenza intercomunale

L'intervento è relativo alla S.S. 195, unico elemento di collegamento dell'ambito locale con le aree esterne.