



COMUNE DI SASSARI

REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI SASSARI (PUMS), DEL PIANO
GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) E DEL PIANO
DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO (PTPU), DEL BICIPLAN
E DEL MONITORAGGIO PUMS 2021-2023

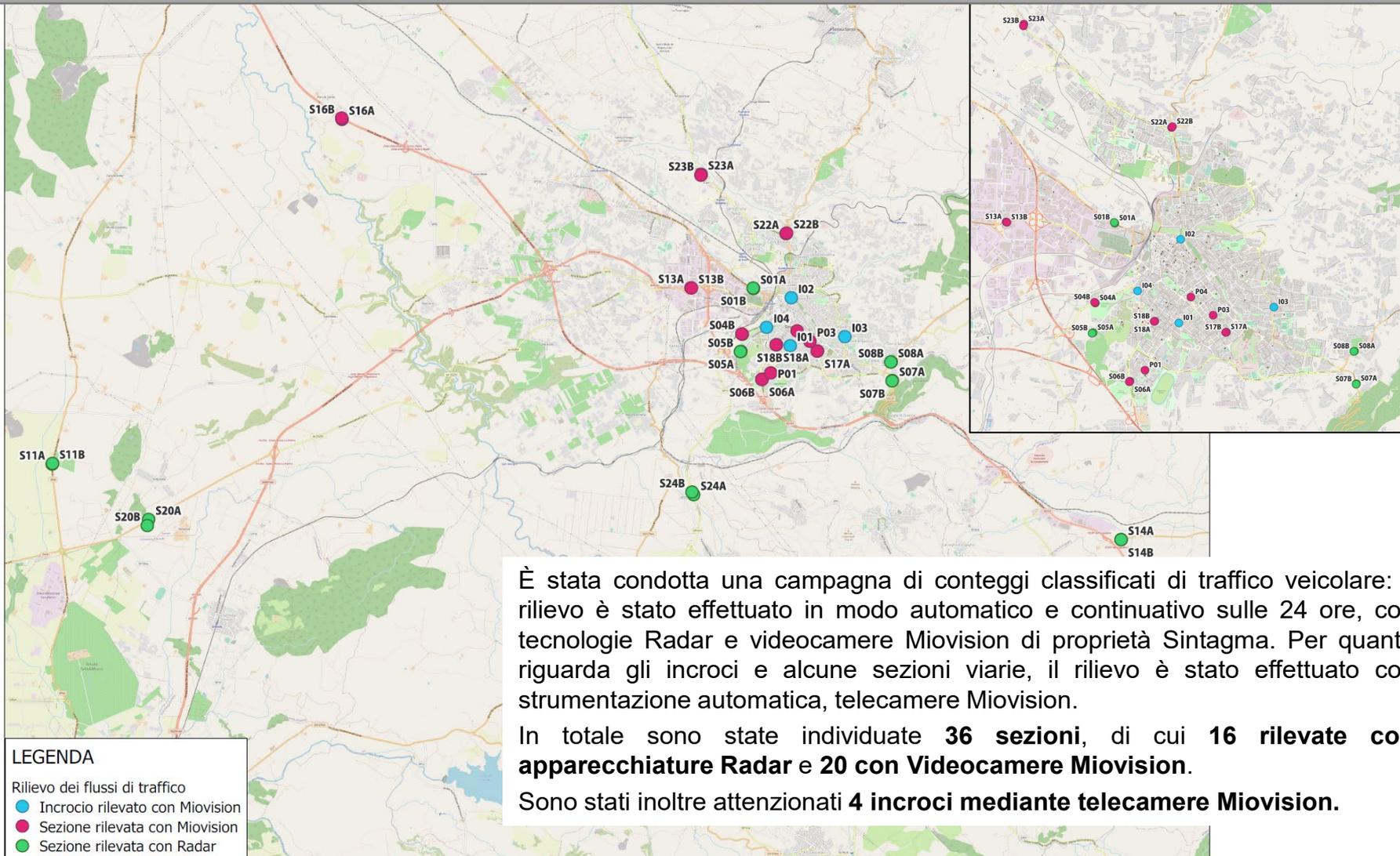


Il PUMS di Sassari

Presentazione in consiglio comunale

3 agosto 2023

Rilievi di traffico

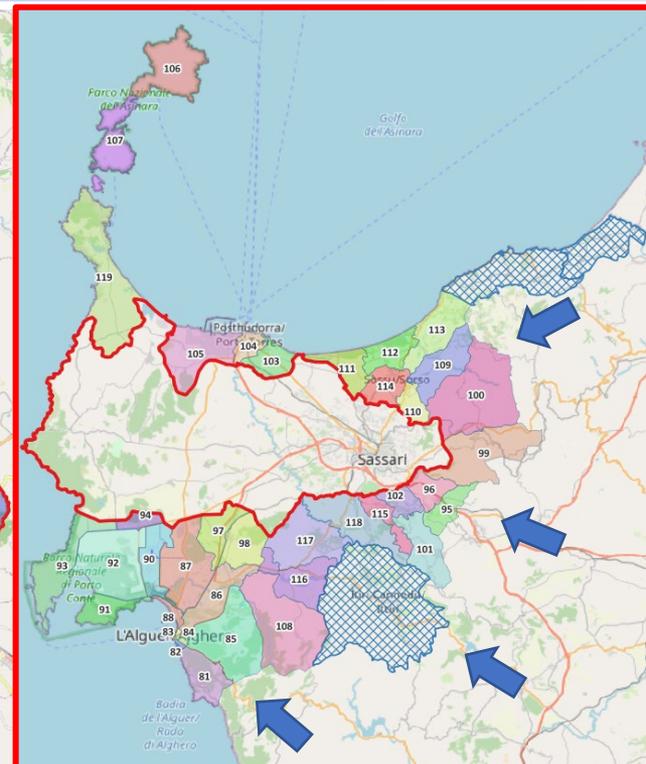
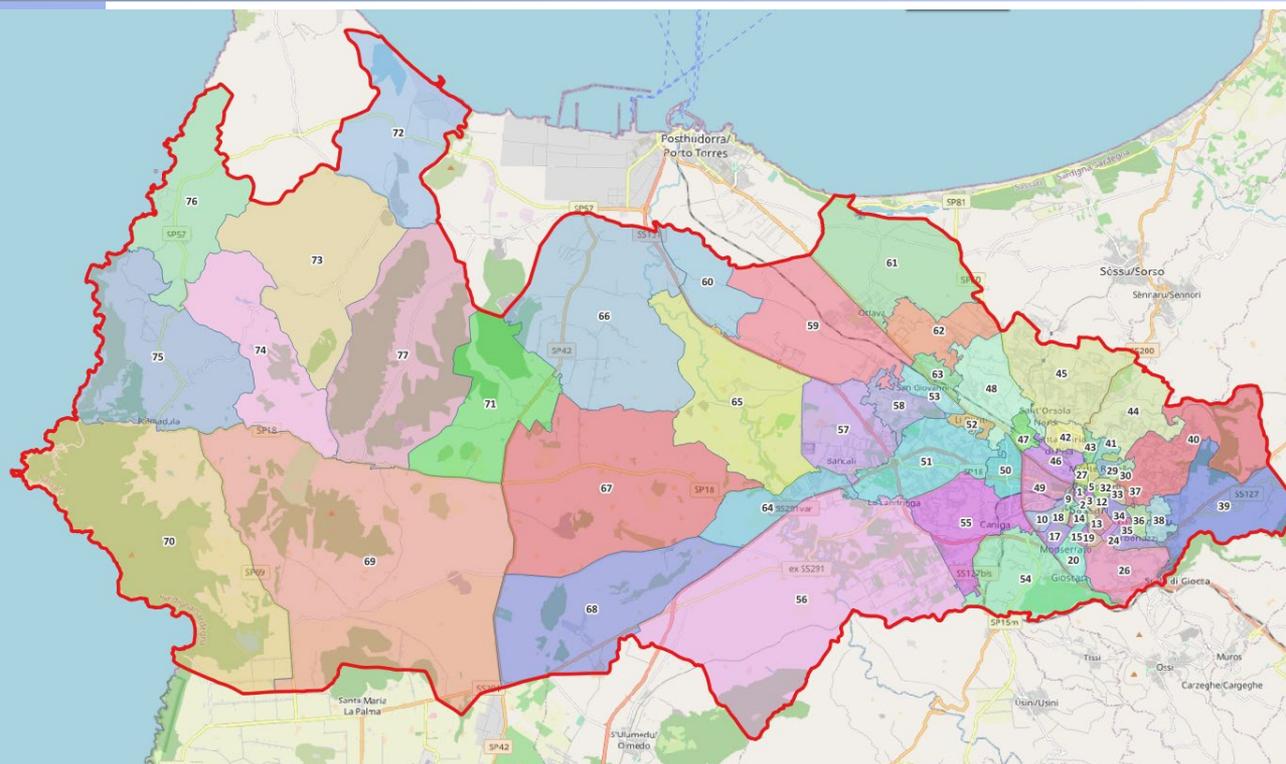


È stata condotta una campagna di conteggi classificati di traffico veicolare: il rilievo è stato effettuato in modo automatico e continuativo sulle 24 ore, con tecnologie Radar e videocamere Miovision di proprietà Sintagma. Per quanto riguarda gli incroci e alcune sezioni viarie, il rilievo è stato effettuato con strumentazione automatica, telecamere Miovision.

In totale sono state individuate **36 sezioni**, di cui **16 rilevate con apparecchiature Radar** e **20 con Videocamere Miovision**.

Sono stati inoltre attenzionati **4 incroci mediante telecamere Miovision**.

IL MODELLO DI SIMULAZIONE-ZONIZZAZIONE DELL'AREA DI STUDIO

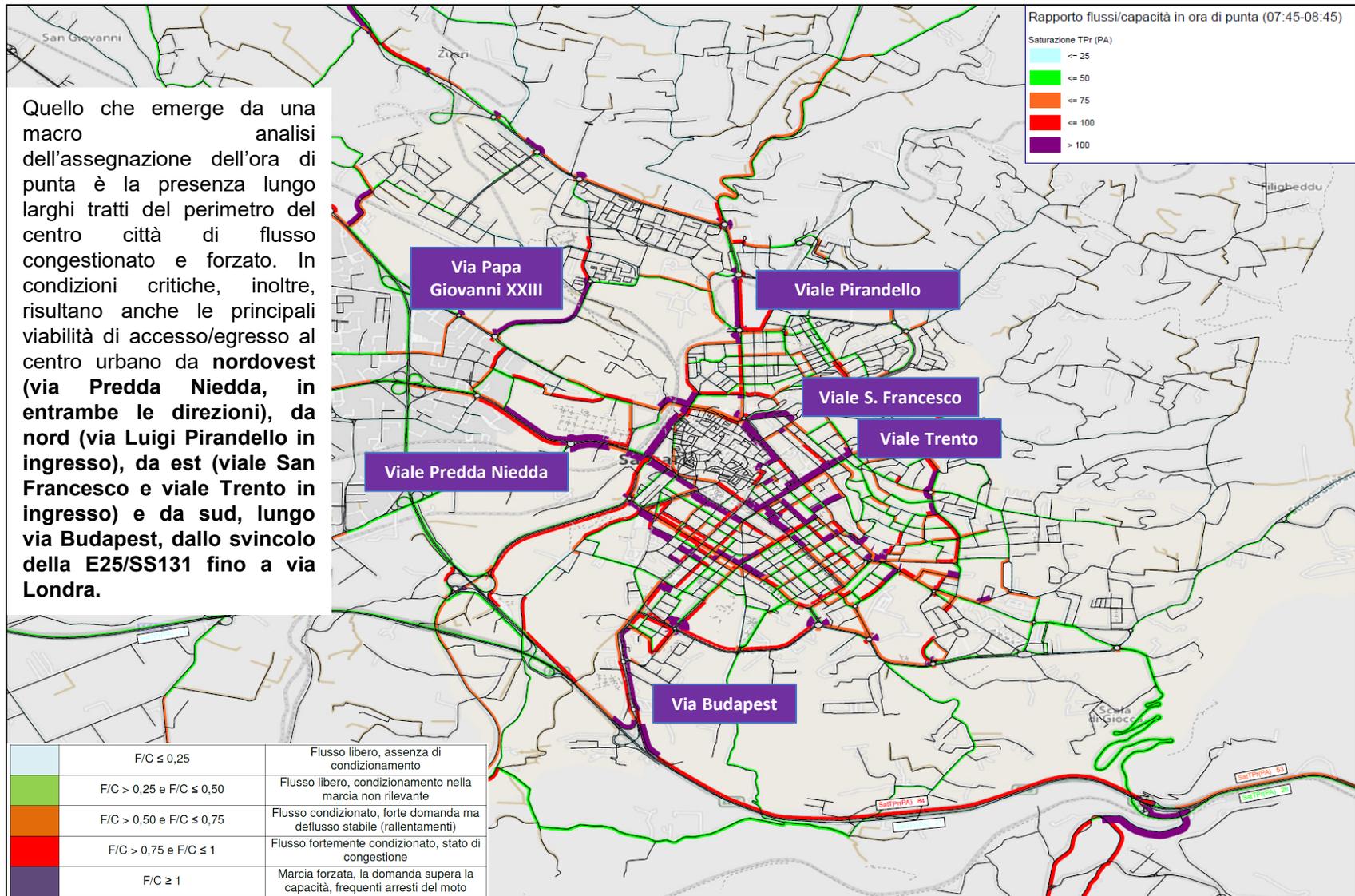


120 zone di traffico:

- **Comune di Sassari: 77 zone**
- **Comuni al contorno di Sassari: 39 zone**
- **I collegamenti con l'esterno sono stati schematizzati con 4 portali che rappresentano le connessioni con il resto del territorio afferente alla Rete metropolitana del Nord Sardegna, il comune di Ittiri e il resto della regione, oltre che il resto dell'Italia**

IL MODELLO DI SIMULAZIONE

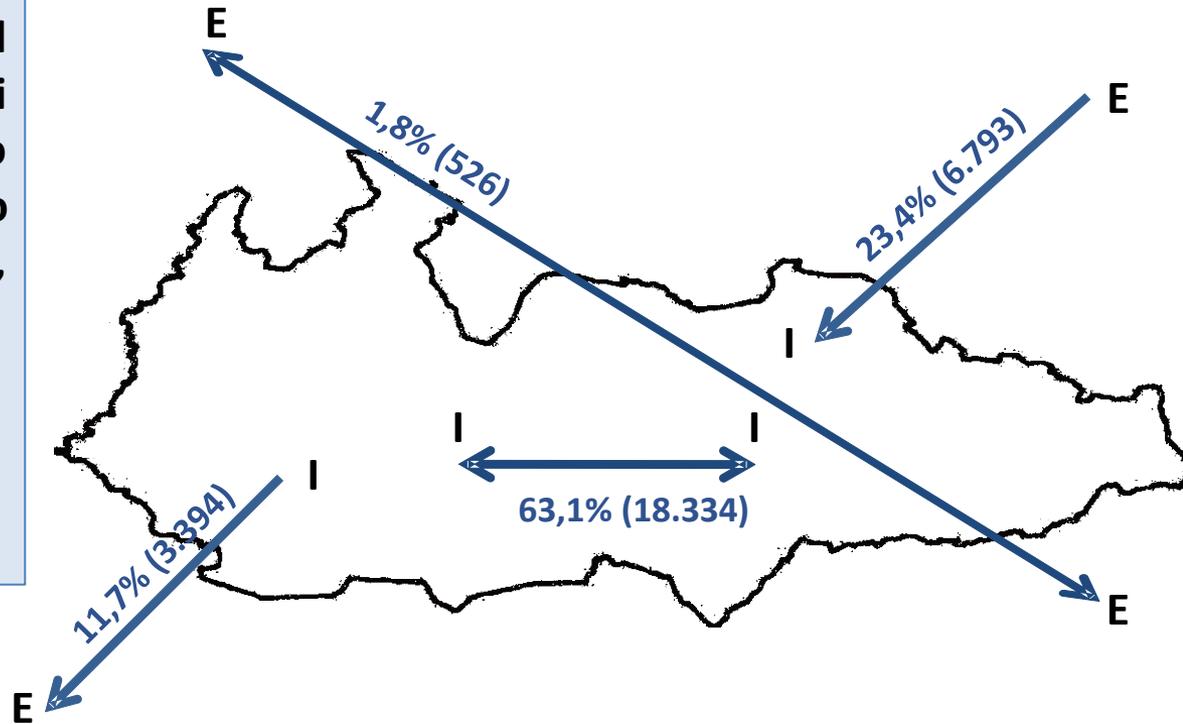
ASSEGNAZIONE ATTUALE IN ORA DI PUNTA: FLUSSI/CAPACITA'



IL MODELLO DI SIMULAZIONE MATRICE CALBRATA DEGLI SPOSTAMENTI (FASCIA ORARIA 07:45-08:45)

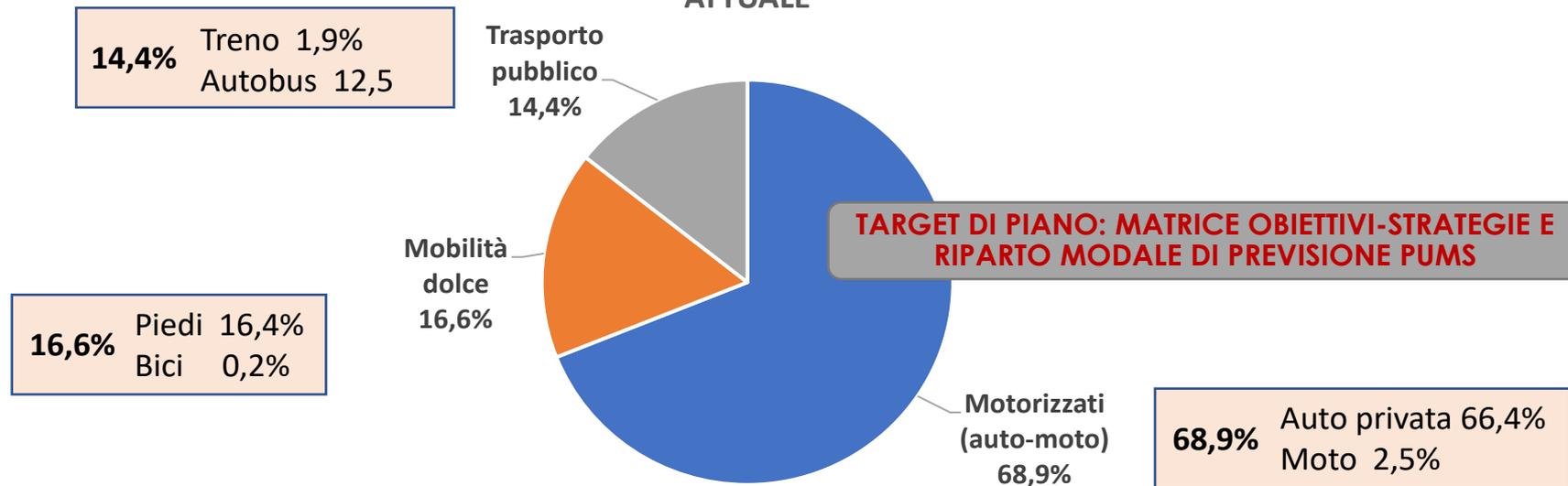
La matrice di spostamenti calibrata in ora di punta (07:45-08:45) ha una consistenza pari a 33.711. Gli spostamenti che interessano il solo territorio del comune di Sassari e passati interamente o parzialmente per archi di tipo urbano sono, in totale, 29.047, distribuiti così come di seguito:

- II = 18.334 veic/h (63,1%)
- IE = 3.394 veic/h (11,7%)
- EI = 6.793 veic/h (23,4%)
- EE = 526 veic/h (1,8%)



RIPARTO MODALE : la situazione attuale

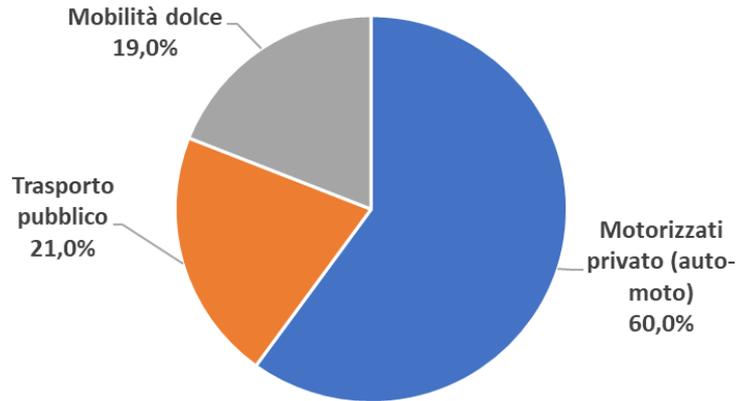
RIPARTO MODALE Comune di Sassari
ATTUALE



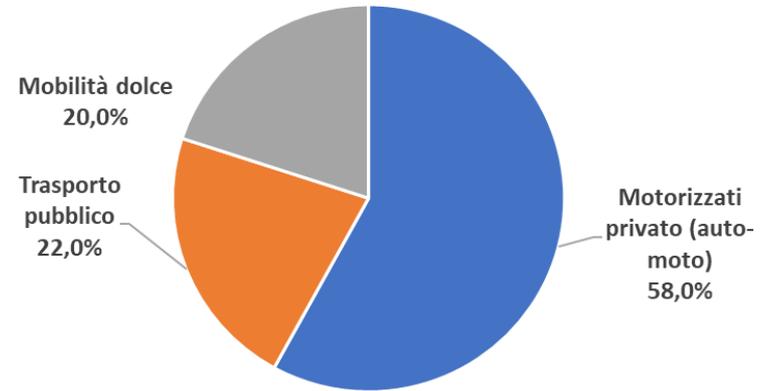
	Riparto ATTUALE	2030-2031 Diversione %			2030-2031		
					Scenario basso %	Scenario medio %	scenario alto %
Motorizzati privato (auto-moto)	68,9%	- 8,9%	- 10,9%	- 12,9%	60%	58%	56%
Mobilità dolce	16,6%	4,40%	5,40%	6,40%	21%	22%	23%
Trasporto pubblico	14,4%	4,60%	5,60%	6,60%	19%	20%	21%
TOTALI	100%				100%	100%	100%

RIPARTO MODALE: i target di piano

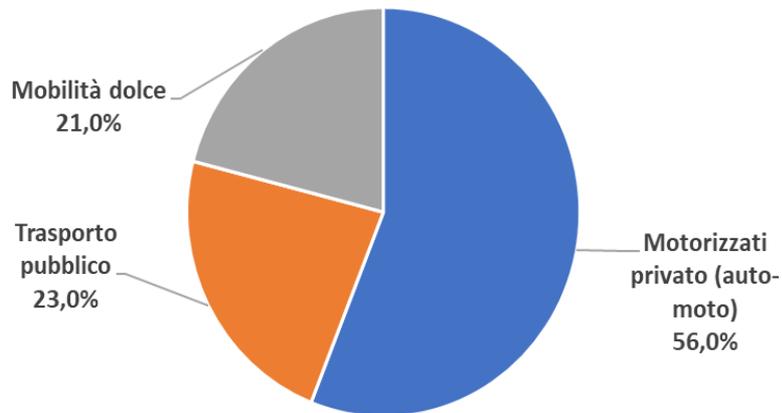
2030-2031 Scenario basso



2030-2031 Scenario medio



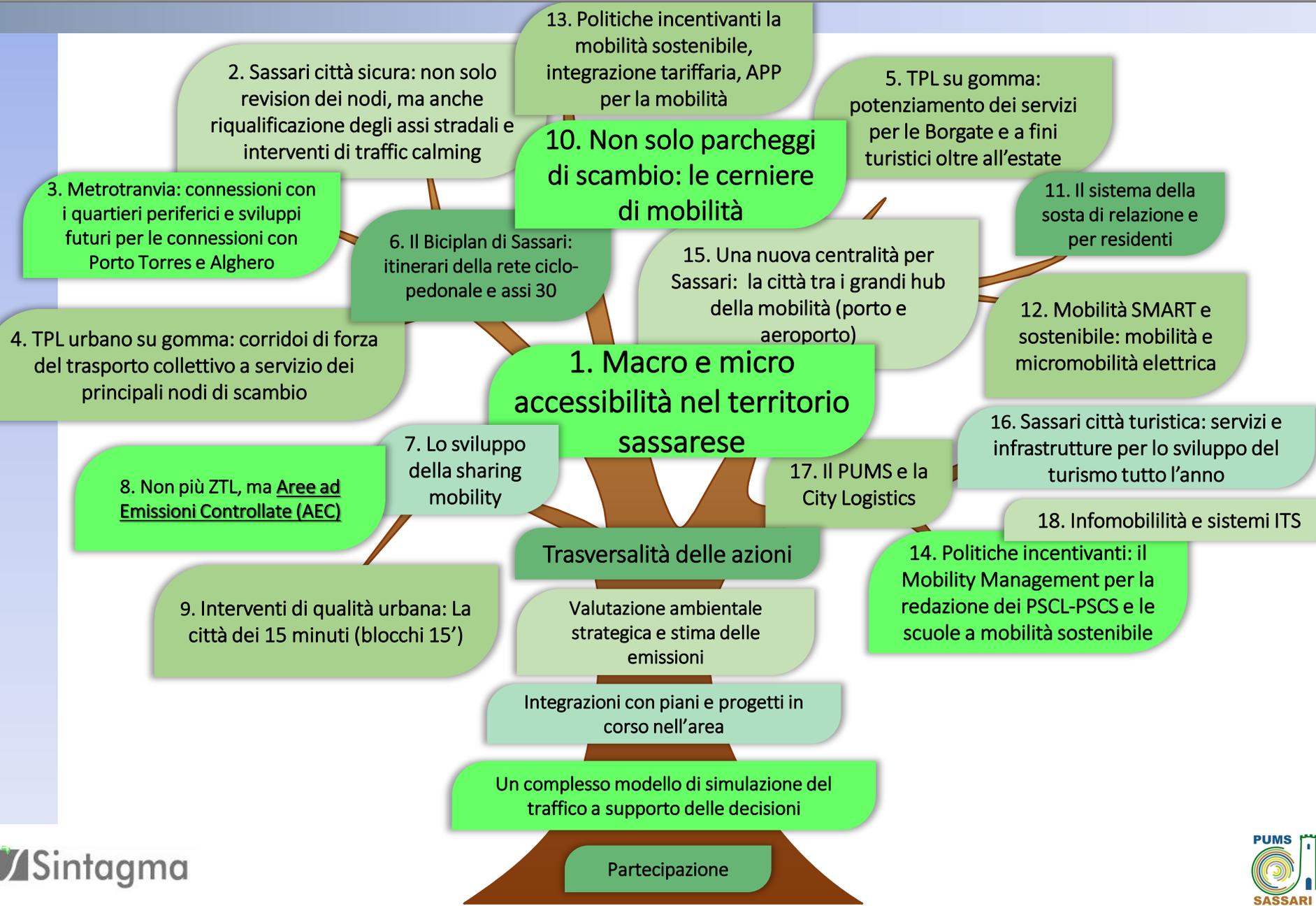
2030-2031 Scenario alto



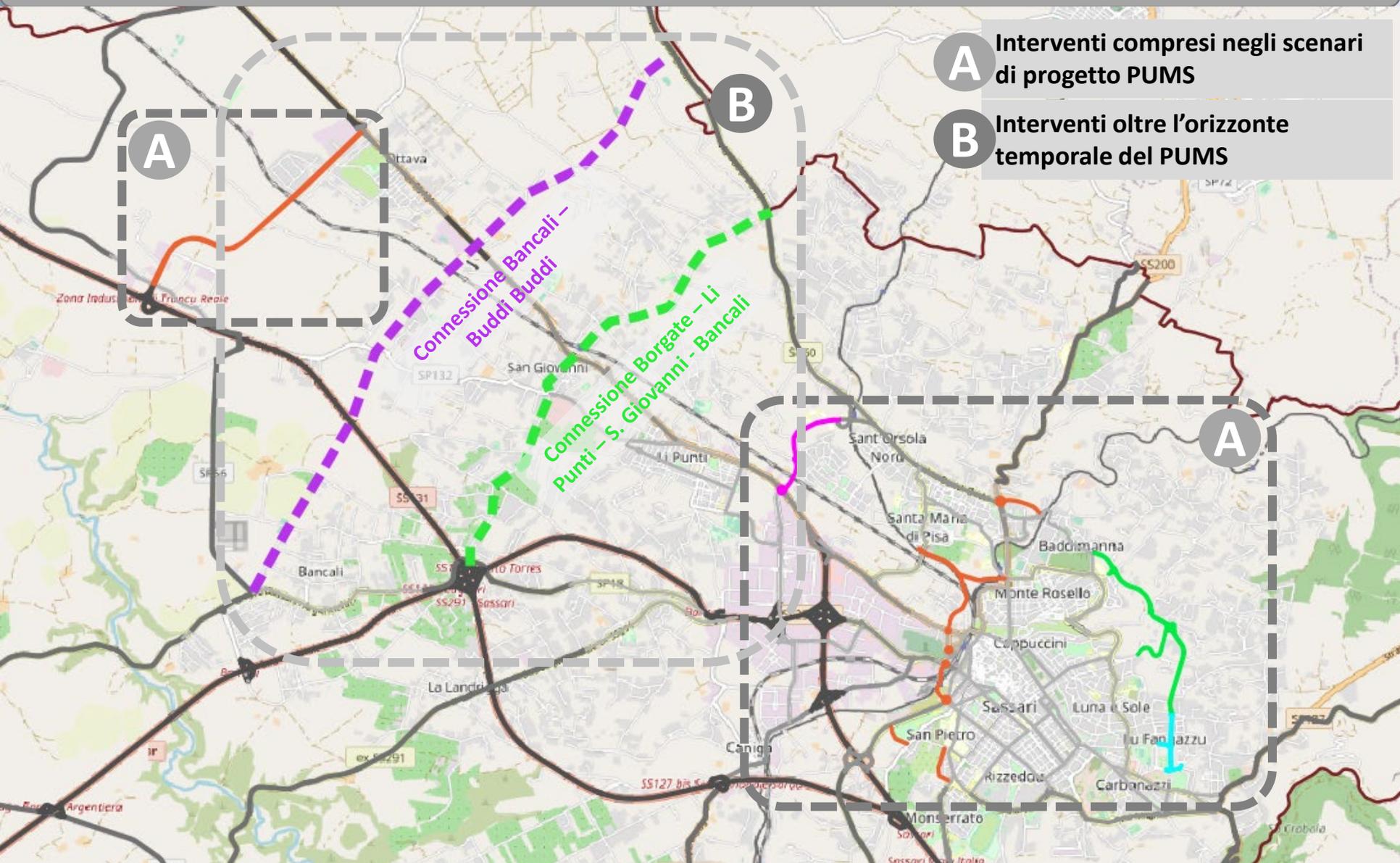
	2030-2031		
	Scenario basso %	Scenario medio %	scenario alto %
Motorizzati privato (auto-moto)	60%	58%	56%
Mobilità dolce	21%	22%	23%
Trasporto pubblico	19%	20%	21%
TOTALI	100%	100%	100%

TARGET DI PIANO: MATRICE OBIETTIVI-STRATEGIE E RIPARTO MODALE DI PREVISIONE PUMS

L'albero delle Azioni del PUMS di Sassari

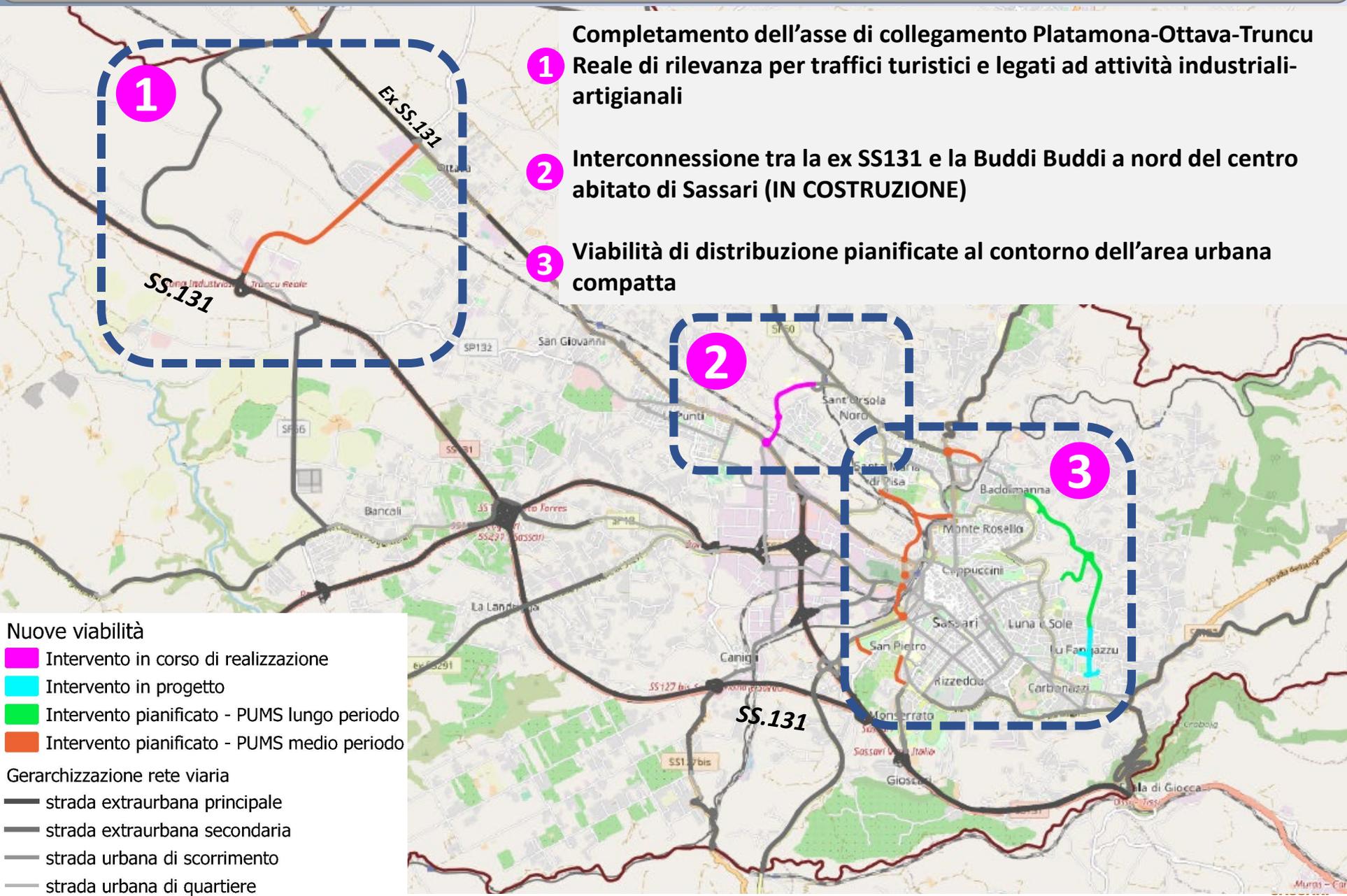


La nuova rete stradale in risposta alle esigenze del territorio sassarese



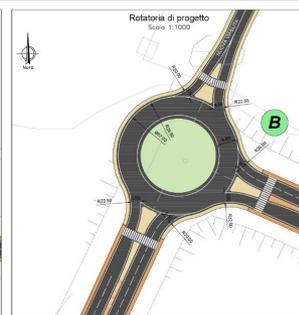
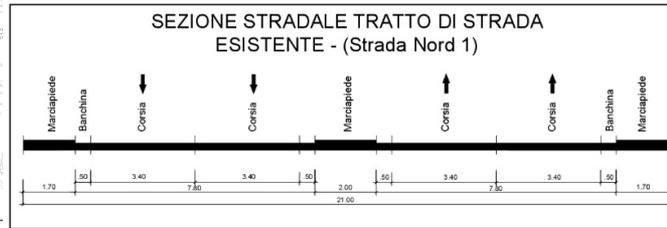
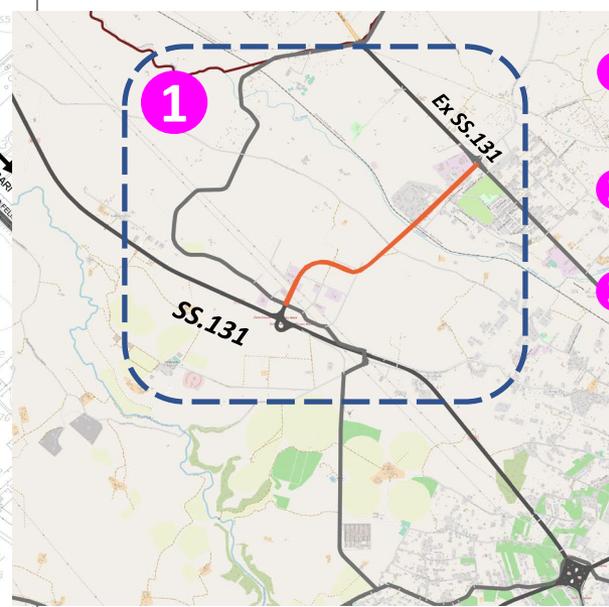
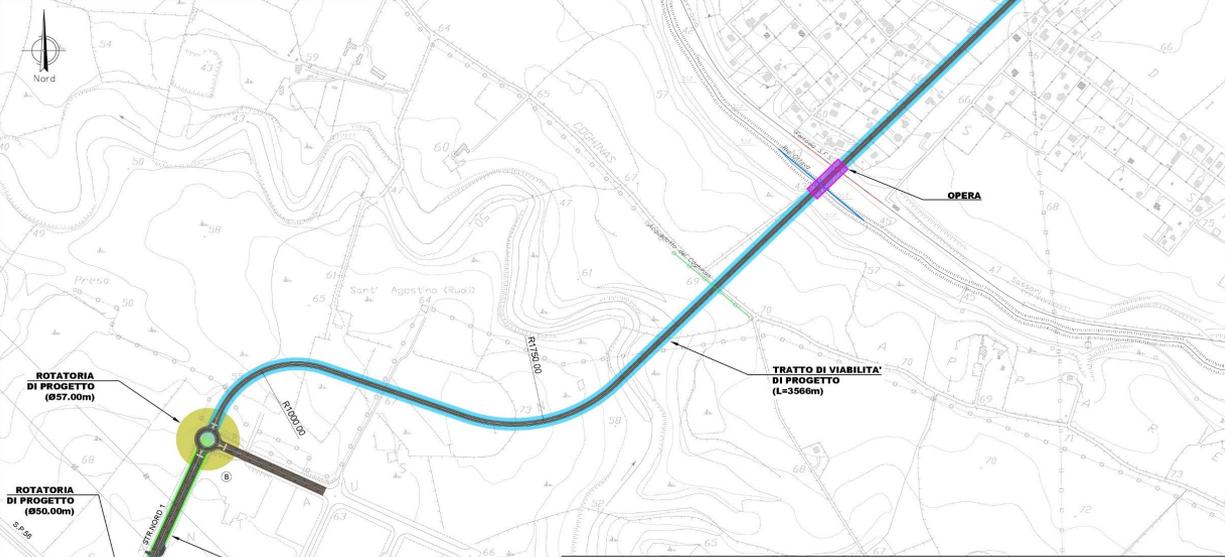
- A** Interventi compresi negli scenari di progetto PUMS
- B** Interventi oltre l'orizzonte temporale del PUMS

La nuova rete stradale in risposta alle esigenze del territorio sassarese

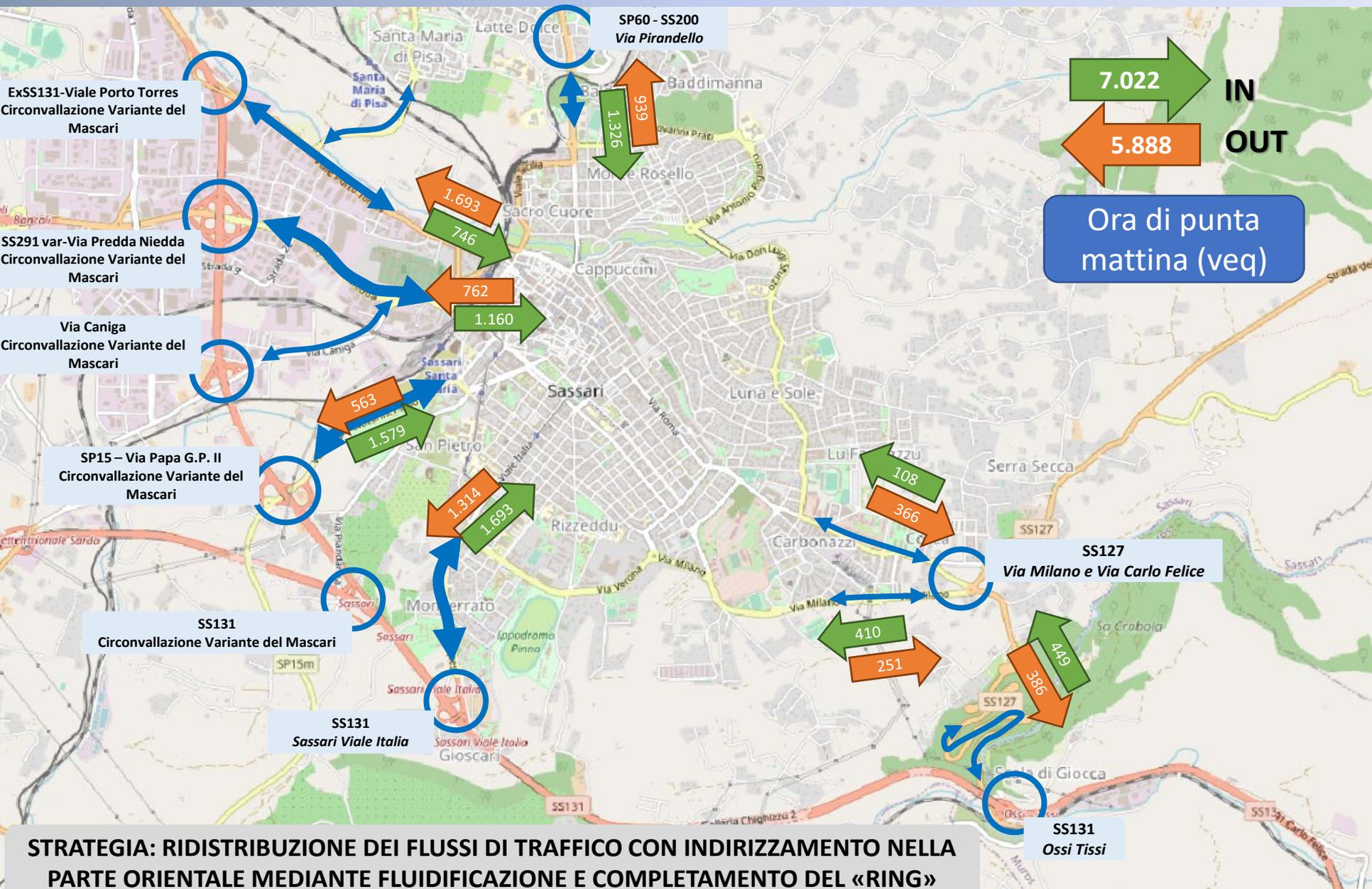


1-Completamento dell'asse di collegamento Platamona-Ottava-Truncu

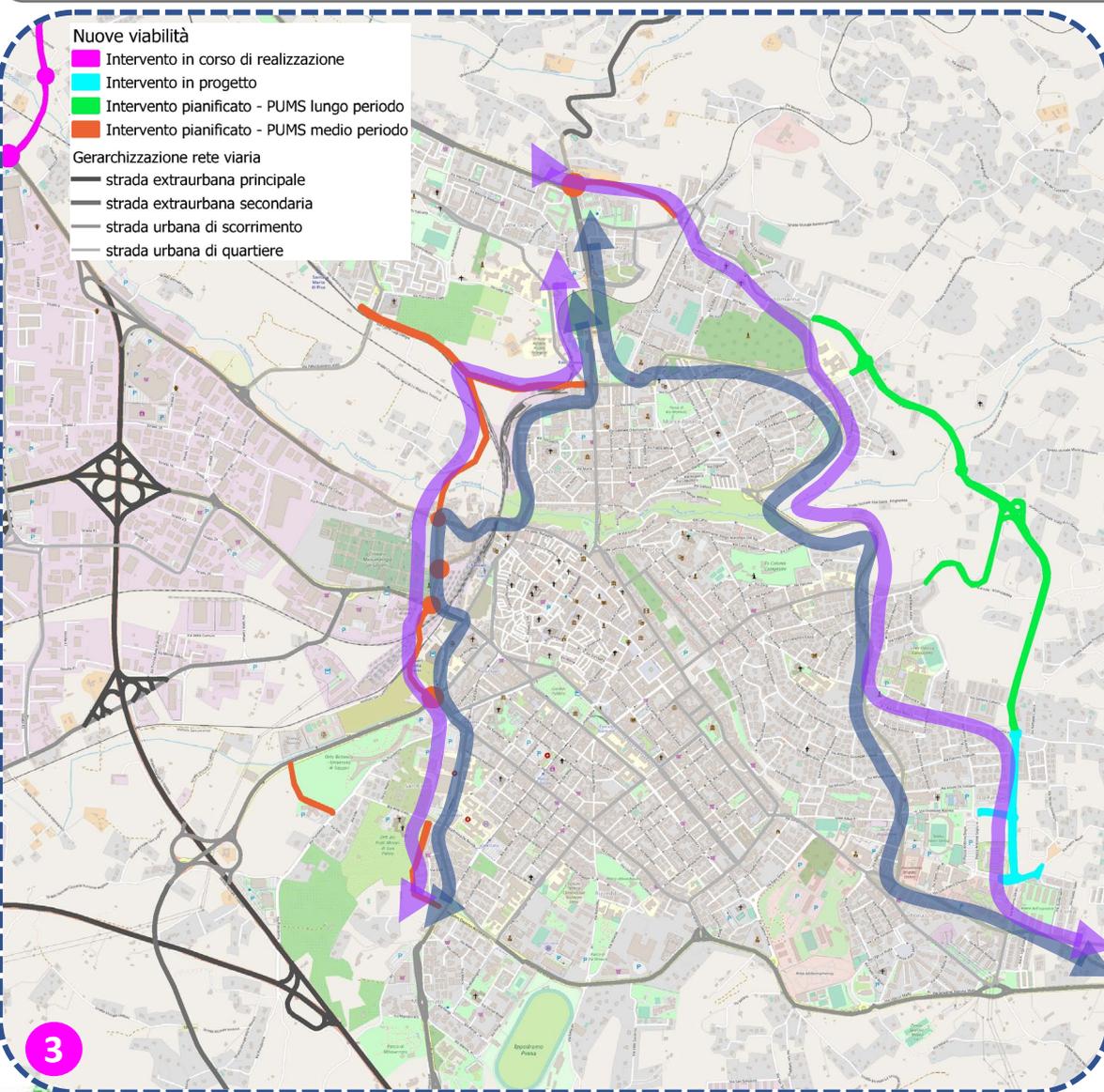
Reale di rilevanza per traffici turistici e legati ad attività industriali-artigianali



MICRO-ACCESSIBILITA' Flussi di traffico da/per le principali direttrici



Organizzazione e fluidificazione di itinerari di distribuzione del traffico al contorno dell'area urbana compatta («Ring» di distribuzione)



Lo studio della micro-accessibilità (tavola grafica 5.10.2 PUC) condotto dal Comune di Sassari evidenzia tra le viabilità pianificate la realizzazione di un sistema «tangenziale» all'area urbana compatta allo scopo di decongestionare le viabilità di penetrazione al centro. L'evoluzione del sistema viario pianificato prevede tratti di rammagliatura sul versante est compresi di nuovi «attraversamenti» del fascio di binari e tratti di nuove viabilità di distribuzione sul versante ovest.

Considerando il PUMS come insieme coordinato di strategie ed azioni con l'obiettivo di ridurre la quota degli spostamenti privati in auto, per il sistema stradale sono perseguibili più scenari di riorganizzazione e fluidificazione:

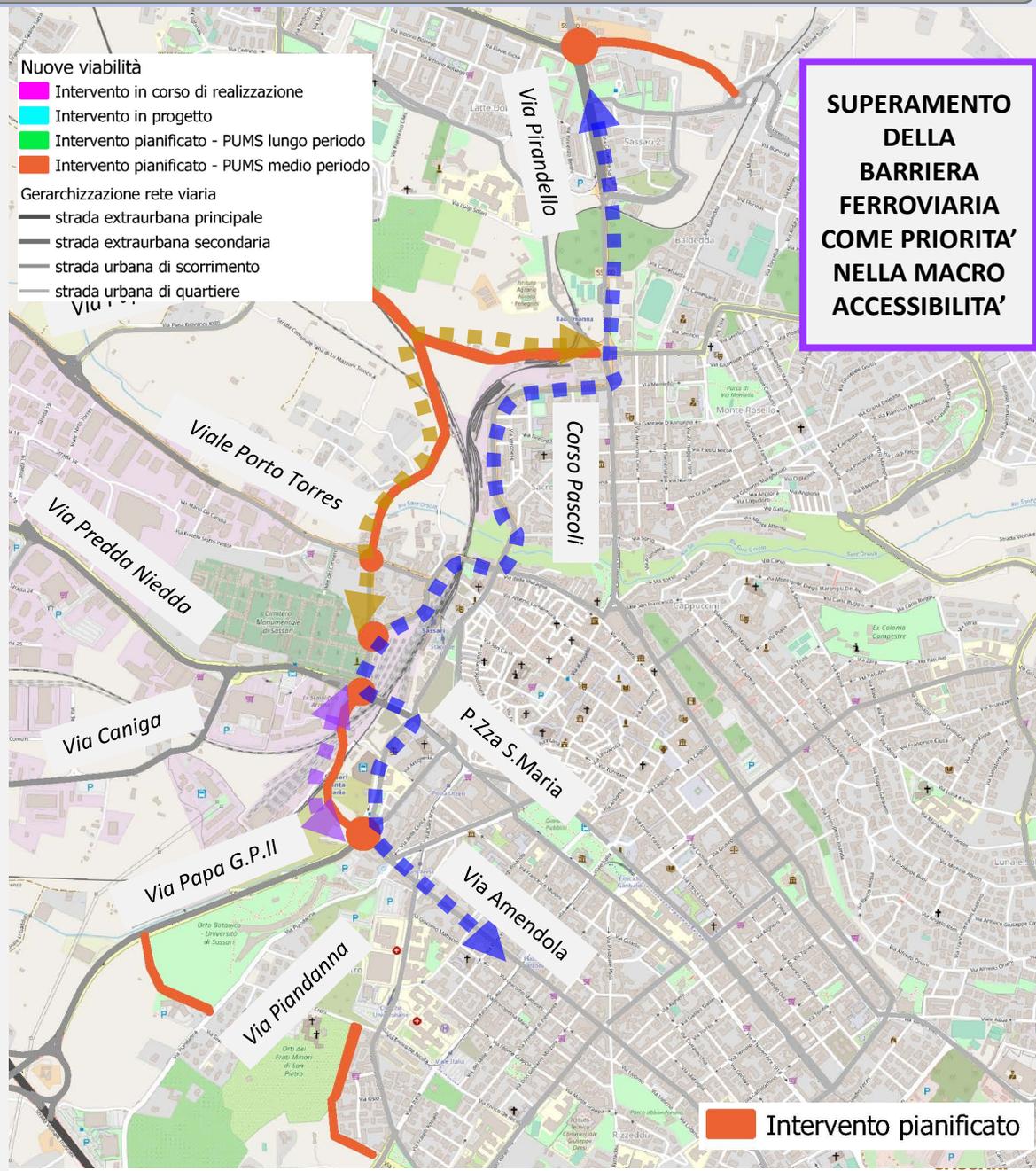
- 📍 **Scenari di tipo «conservativo» con interventi lungo gli assi e i nodi esistenti**
- 📍 **Scenari con nuovi tratti stradali, anche parziali, rispetto a quanto pianificato**

Ring di distribuzione urbana: versante ovest

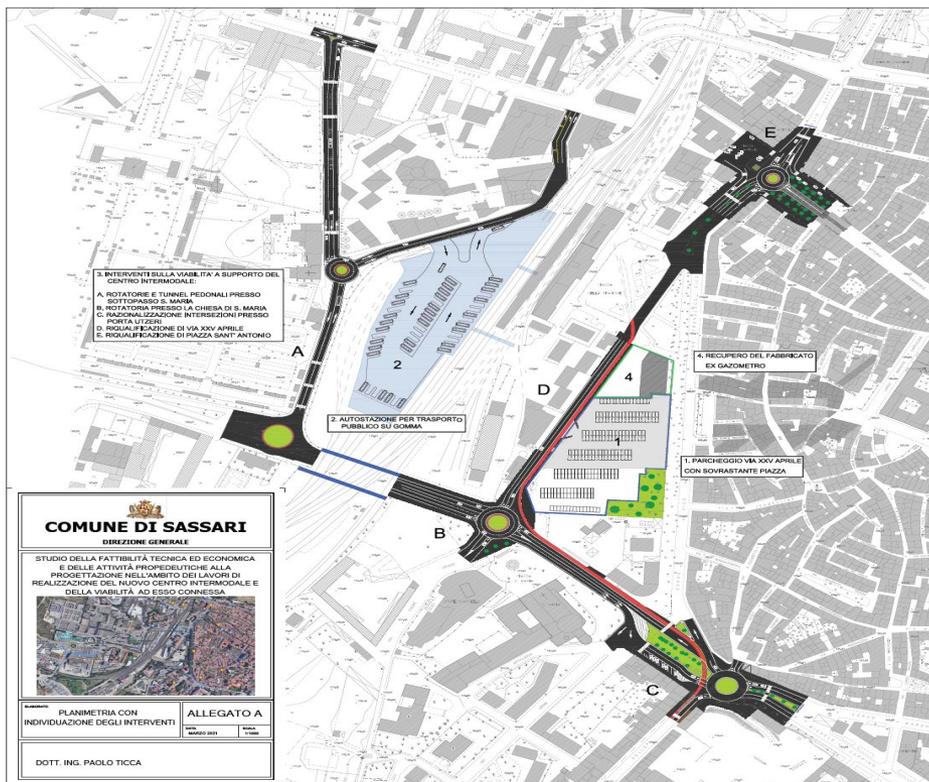
 **Scenario «conservativo»:**
fluidificazione e indirizzamento dei flussi di traffico lungo l'ASSE Via Milano-Via Prati-Buddi Buddi

 **Scenario con tratto di nuova infrastrutturazione:** intervento in pianificato di rammagliatura e superamento della barriera ferroviaria tra Via Predda Niedda e Via Papa G.P. II

 **Scenario bretella completa SS200 –** Via Amendola comprensivo di intervento di rammagliatura e superamento della barriera ferroviaria tra Via Emilia e Viale Porto Torres (ex SS131)



Interventi Viabilistici relativi al Lotto 4 del Centro intermodale passeggeri Via XXV Aprile

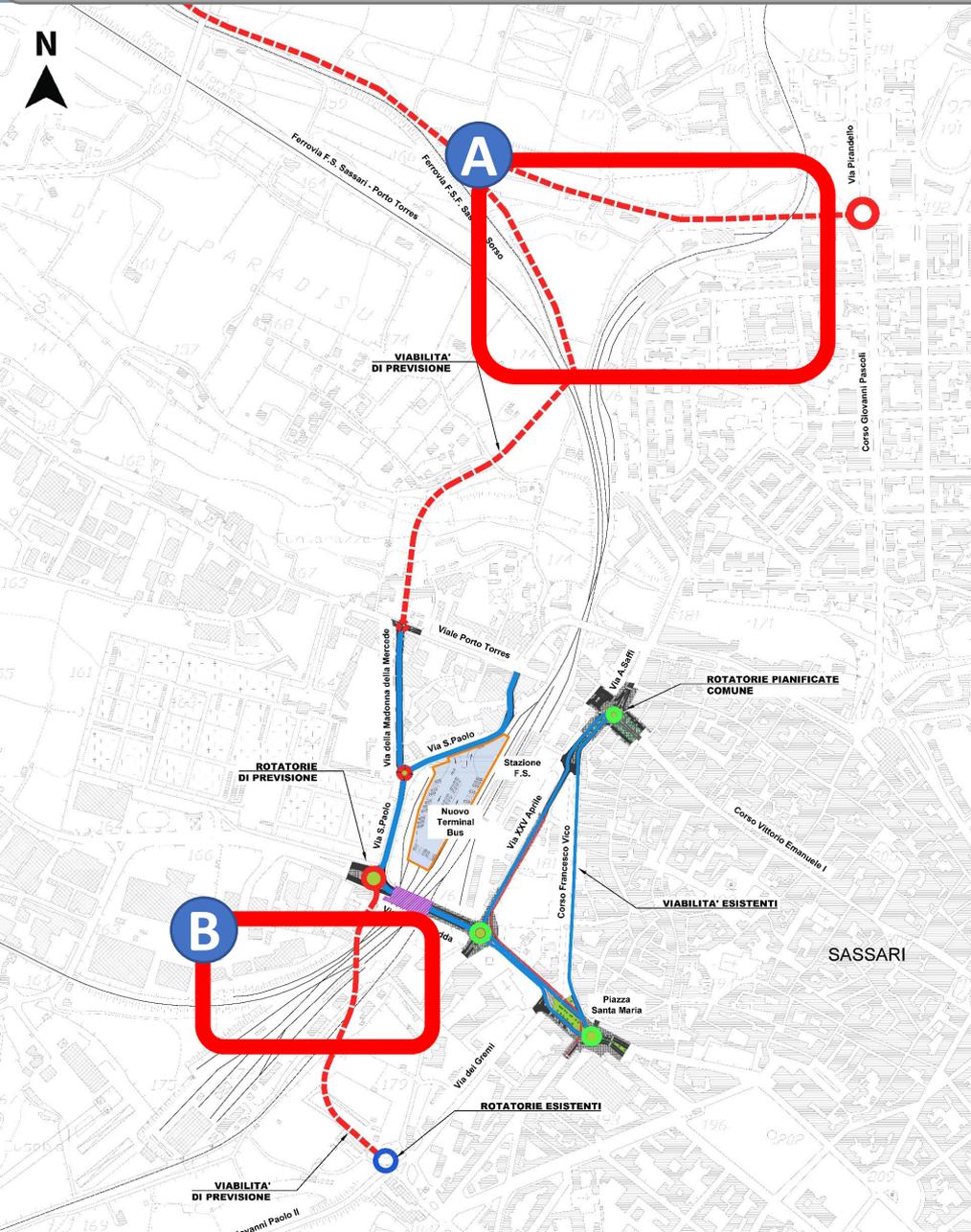


- **Centro intermodale passeggeri di via 25 Aprile** per un investimento ai sistemi di circa 28 milioni di euro con la sistemazione viabilistica di tutto il comparto che fa perno su piazza Santa Maria (via 25 Aprile, corso Francesco Vico, via Padre Zirano);

Il progetto è stato suddiviso in n. 4 lotti funzionali:

- **Lotto 1:** Parcheggio di via XXV Aprile con sovrastante piazza avente accesso su corso Vico;
- **Lotto 2:** Autostazione per il trasporto pubblico su gomma su area ex Rete Ferroviaria Italiana;
- **Lotto 3:** Restauro e recupero funzionale del fabbricato ex centrale elettrica;
- **Lotto 4:** Interventi sulla viabilità a supporto del centro intermodale, nel dettaglio:
 - Rotatoria presso la Chiesa di Santa Maria in Betlem e riqualificazione di Via XXV Aprile;
 - Rotatorie e tunnel pedonali nella via San Paolo, e presso sottopasso S. Maria;
 - Razionalizzazione delle intersezioni presso Porta Utzeri;
 - Riqualificazione viaria di Piazza S. Antonio.

IL RADDOPPIO DEGLI SCAVALCHI FERROVIARI A OVEST DELLA CITA' COMPATTA



Per il sistema di «gronda», «ring», a ovest, uno degli scenari configurati prevede la realizzazione di due riammagliature della rete stradale come da previsioni PUC.

A Collegamento tra Via Luigi Pirandello, Via Donizetti (S.Maria di Pisa) e Viale Porto Torres con scavalco della ferrovia ARST ed RFI e del Riu Sant'Orsola

B Collegamento tra Via Predda Niedda e Viale Giovanni Paolo II con scavalco del fascio di binari RFI/ARST all'incirca all'altezza della fermata Sassari Santa Maria (linea Alghero-Sassari)

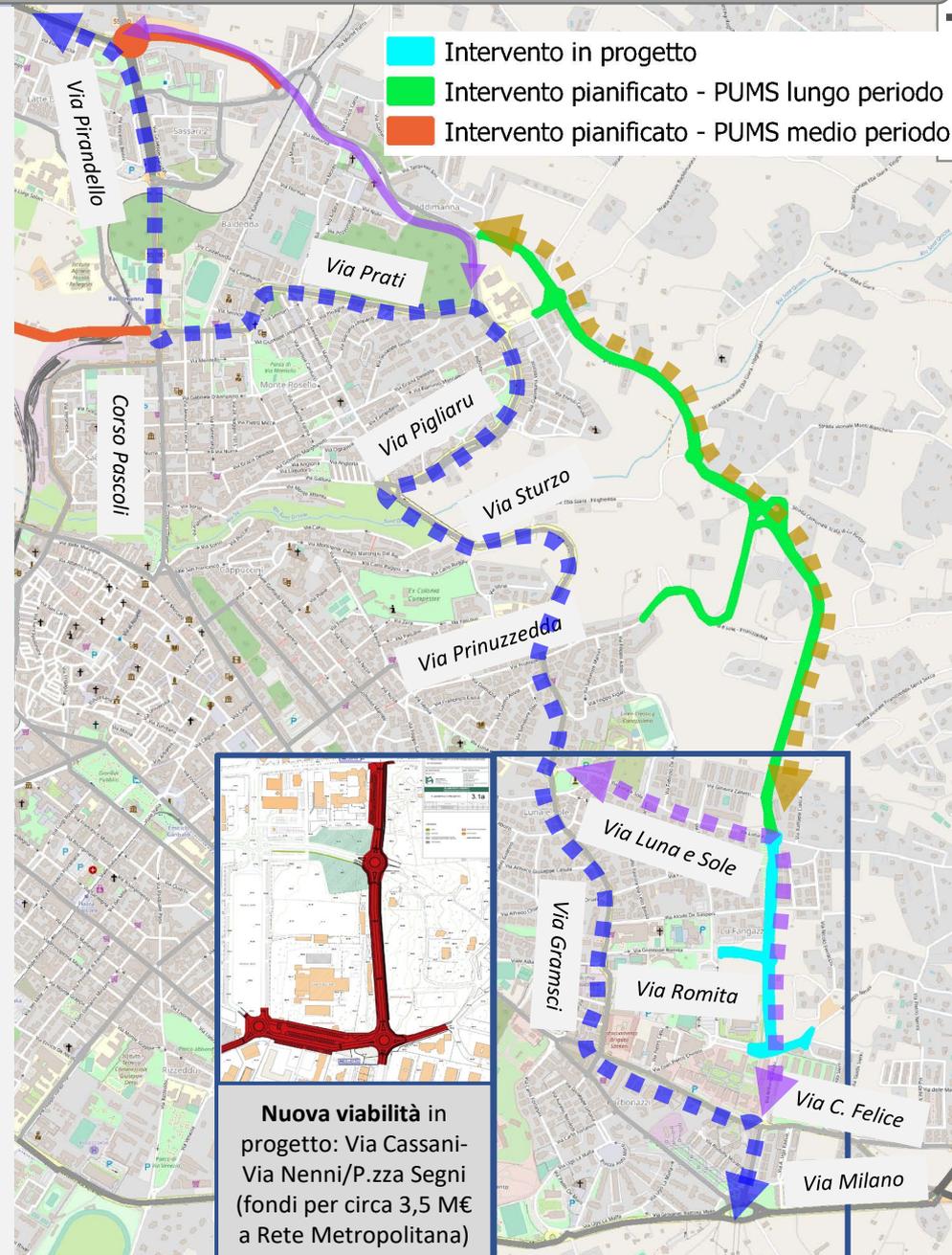
LA NECESSITA' DI PROVVEDERE AD UN INCREMENTO DEGLI «SCAVALCHI» FERROVIARI TRA L'AREA URBANA COMPATTA E LA ZONA INDUSTRIALE IMMEDIATAMENTE A OVEST È ELEMENTO RILEVANTE ANCHE PER DEFINIZIONI DI ITINERARI PER LA MOBILITA' CICLISTICA, PEDONALE E MICROMOBILITA' ELETTRICA.

Ring di distribuzione urbana: versante est

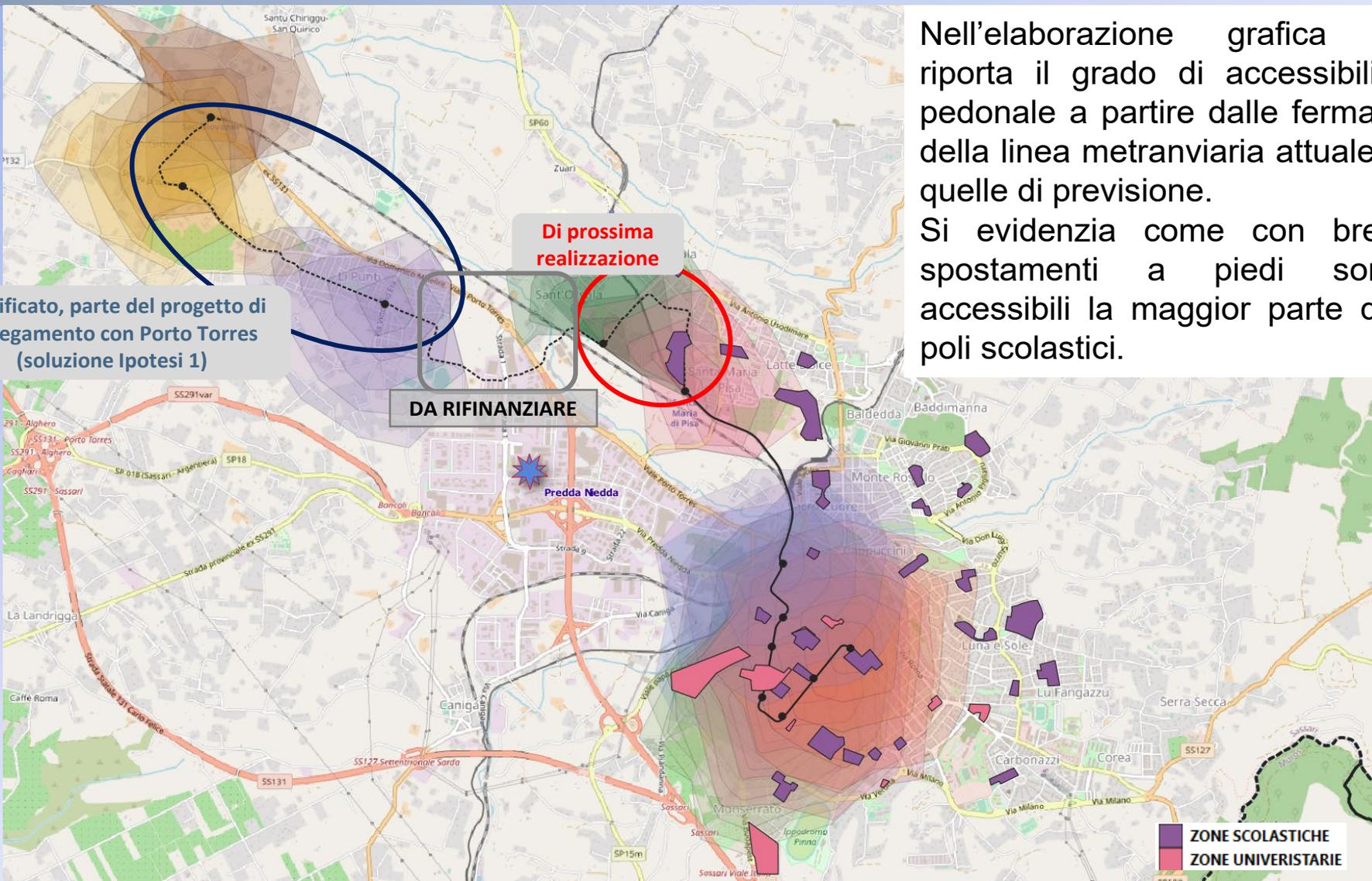
 **Scenario «conservativo»:** fluidificazione e indirizzamento dei flussi di traffico lungo l'ASSE di distribuzione Via Milano-Via Prati-Buddi Buddi

 **Scenario con tratti di nuova infrastrutturazione:** intervento in progetto tra Via C. Felice e Via Luca e Sole e intervento pianificato tra Via Balledda e SS200 (Via Pirandello)

 **Scenario bretella completa Via Milano – Via Buddi Buddi** (intervento da analizzare mediante simulazione del traffico)



Isocrone sei 15 minuti a piedi dalle fermate della metrotranvia



Nell'elaborazione grafica si riporta il grado di accessibilità pedonale a partire dalle fermate della linea metranviaria attuale e quelle di previsione. Si evidenzia come con brevi spostamenti a piedi sono accessibili la maggior parte dei poli scolastici.

Pianificato, parte del progetto di collegamento con Porto Torres (soluzione Ipotesi 1)

Di prossima realizzazione

DA RIFINANZIARE

ZONE SCOLASTICHE
ZONE UNIVERISTARIE

LE AZIONI DI PIANI: VERSO UNA NUOVA VISIONE DELLA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE
Sassari città di prossimità

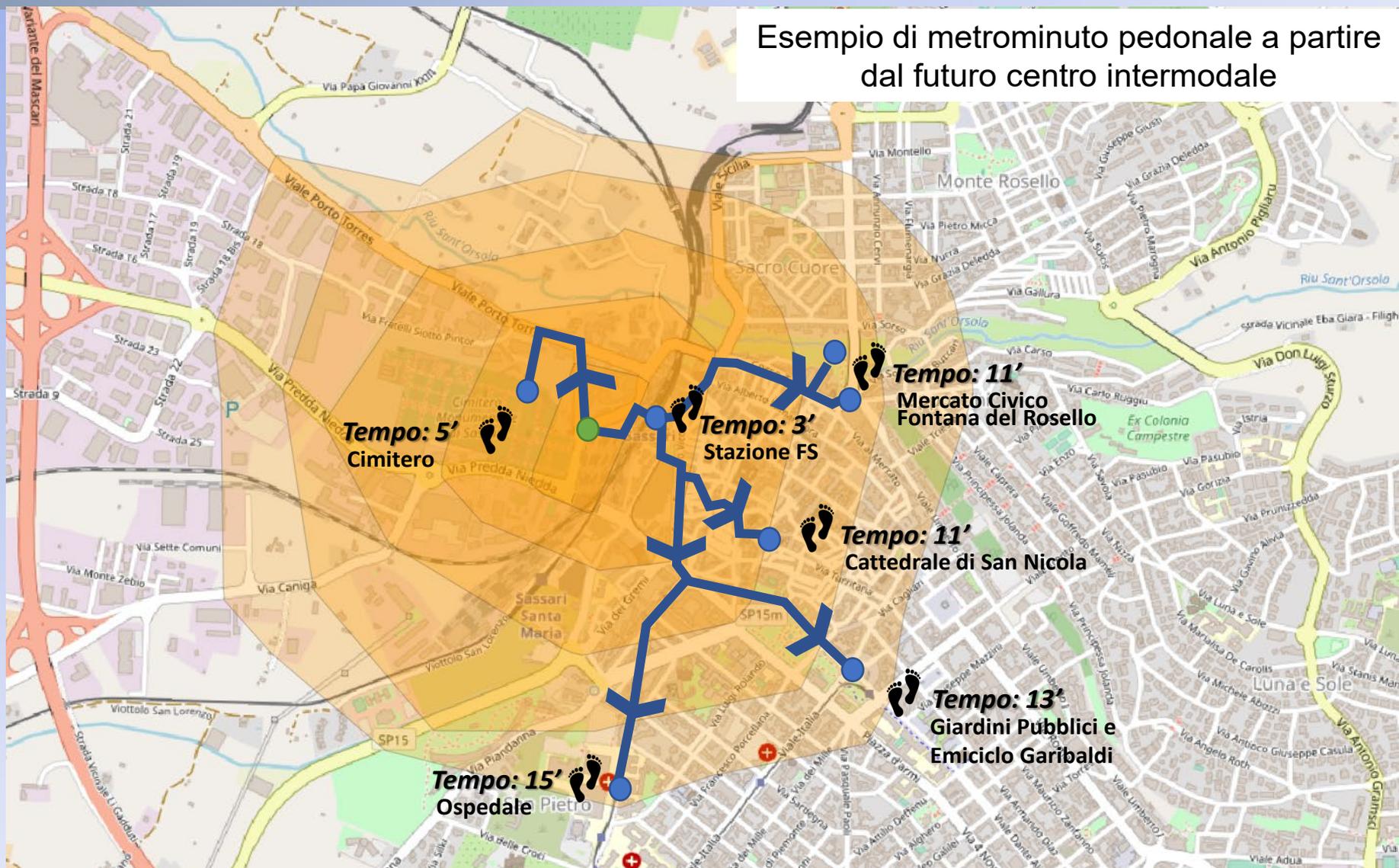
L'isocrona dei 15 minuti a piedi dalle scuole di Corso Cossiga

Esempio di metrominuto pedonale a partire
Corso Cossiga sede di più poli scolastici



L'isocrona dei 15 minuti a piedi dal Centro Intermodale

Esempio di metrominuto pedonale a partire dal futuro centro intermodale



Il trend dell'incidentalità nell'area di Studio

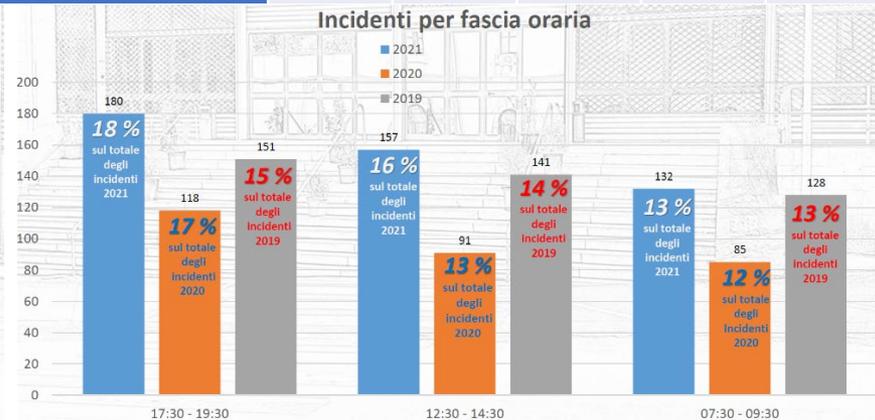
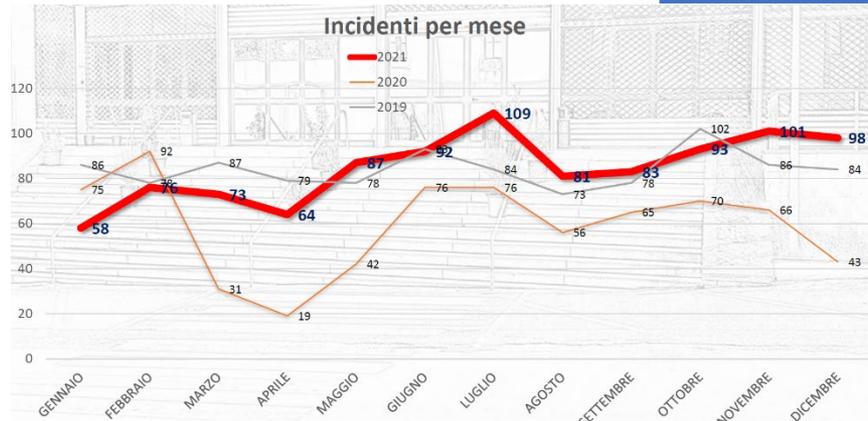
L'analisi ha riguardato i dati riportati nel **Report attività della Polizia Locale di Sassari**



Tipologia incidenti	2021		2020	2019	2018	2017
Con lesioni	416	+47%	283	396	430	429
Con soli danni	591	+35,2%	437	606	511	468
Mortali	10	+233%	3	8	7	7
Totali	1.015	+40,4%	723	1.008	944	901

Violazioni	2021	2020	2019	2018	2017
Precedenza	233	162	203	177	182
Guida distratta	177	153	217	187	148
Cambiamento di direzione	93	62	78	67	46
Alterazione psicofisica	69	45	63	77	47
Distanza di sicurezza	28	13	34	34	28
Precedenza ai pedoni	24	26	34	38	34
Precedenza in retromarcia	5	8	15	15	21

	2021	2020	2019	2018	2017
Pedoni coinvolti	52	54	77	84	93
% sul totale dei sinistri con lesioni	12,5%	19,1%	17,5%	19,5%	21,7%



LE AZIONI DI PIANO: SASSARI CITTA' SICURA
 Incidentalità e approccio «Vision Zero» al 2050: interventi per la riduzione degli incidenti stradali
 Prime linee di intervento da approfondire nel Piano Generale del Traffico Urbano

FLUIDIFICAZIONE LENTA E MESSA IN SICUREZZA DEI PRINCIPALI ITINERARI URBANI DI SASSARI

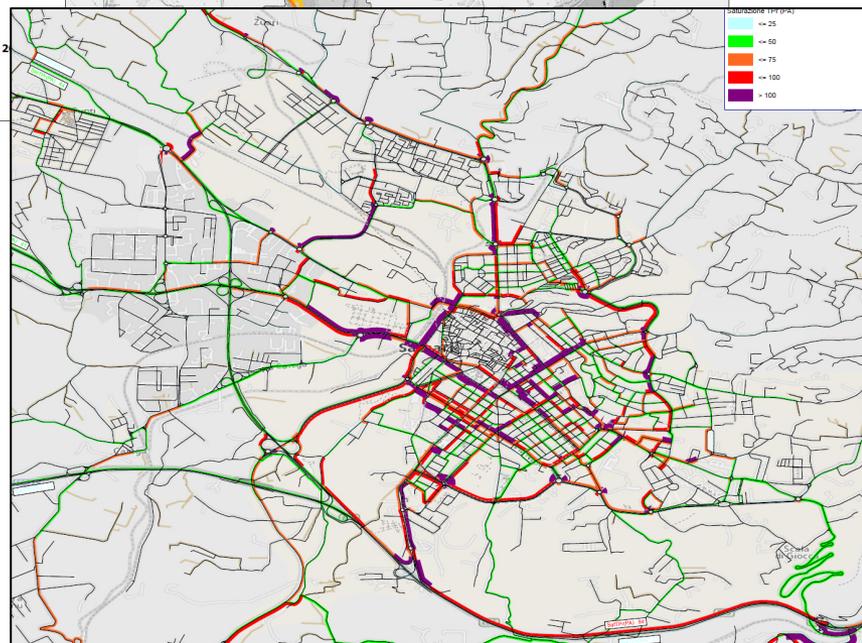
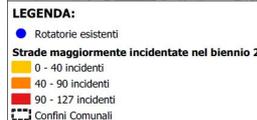
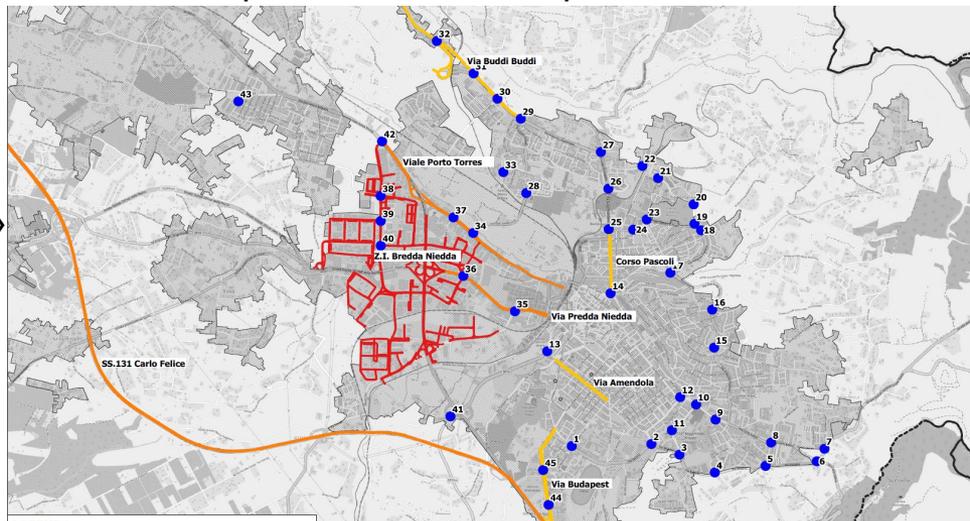
Nella città di Sassari sono presenti oltre 40 rotatorie. Si trovano nelle zone di più recente espansione e nella zona industriale. Punti in cui le strade di viabilità «primaria», ad esempio:

- La ex SS.131
- La SS.127
- Le SS.291 var e SP.60

si innestano con le viabilità «secondarie»

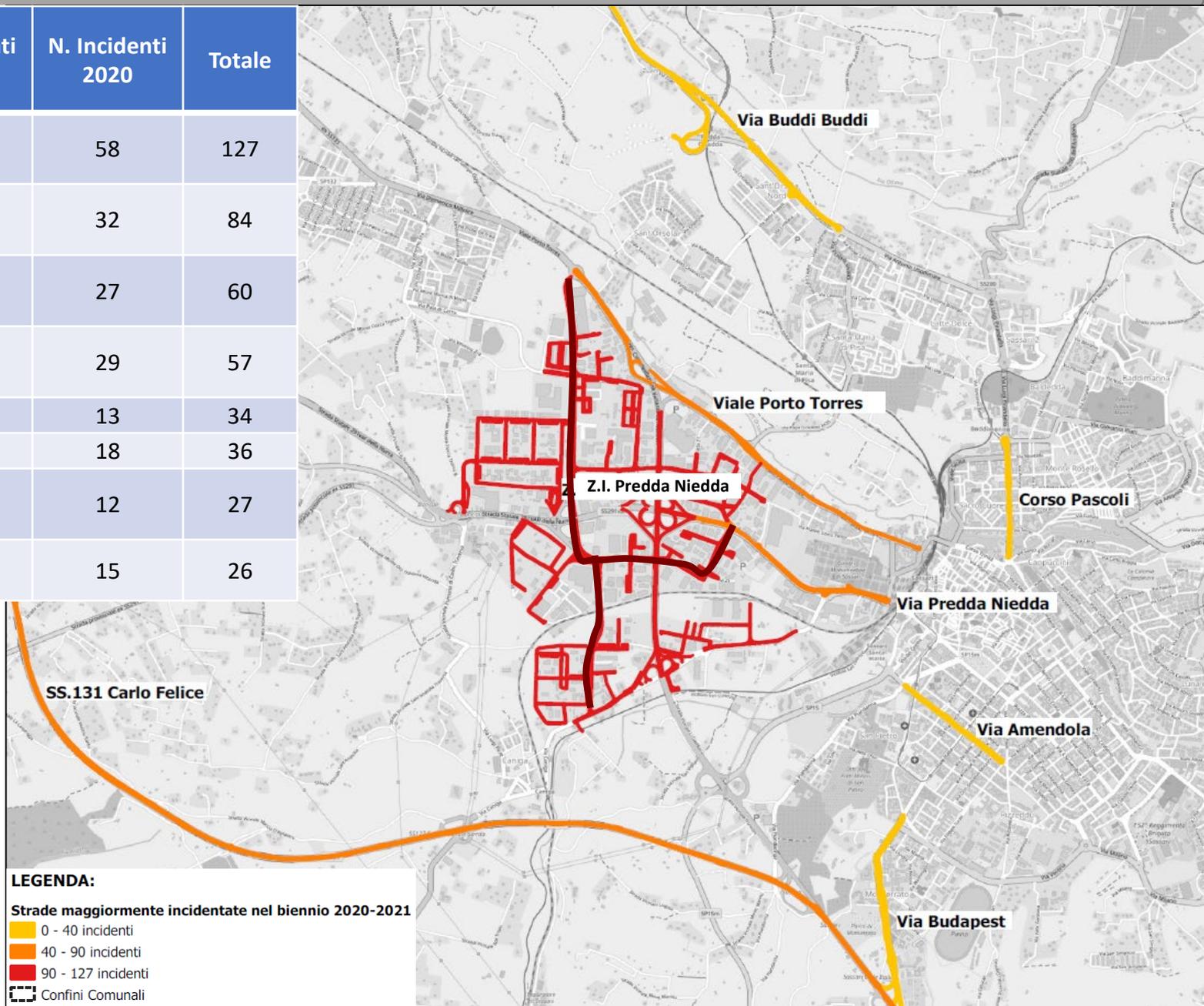
La città di Sassari ha posto particolare attenzione alla tematica della sicurezza viaria e della fluidificazione lenta del traffico con risoluzione dei conflitti tra veicoli e tra il traffico motorizzato e gli utenti vulnerabili della strada.

Attraverso l'analisi dell'incidentalità e le caratteristiche di deflusso nell'ora di punta del mattino sono stati individuati i nodi critici (punti neri) su cui il PUMS propone interventi puntuali e gli assi lungo i quali occorrono studi di specifici per la riduzione dei punti di conflitto e delle velocità.



Le strade maggiormente incidentate nel biennio 2020-2021

Strada	N. Incidenti 2021	N. Incidenti 2020	Totale
Z.I. Predda Niedda	69	58	127
Viale Porto Torres	52	32	84
Via Predda Niedda	33	27	60
SS.131 Carlo Felice	28	29	57
Via Budapest	21	13	34
Corso Pascoli	18	18	36
Via Buddi Buddi	15	12	27
Via Amendola	11	15	26



LEGENDA:

Strade maggiormente incidentate nel biennio 2020-2021

0 - 40 incidenti

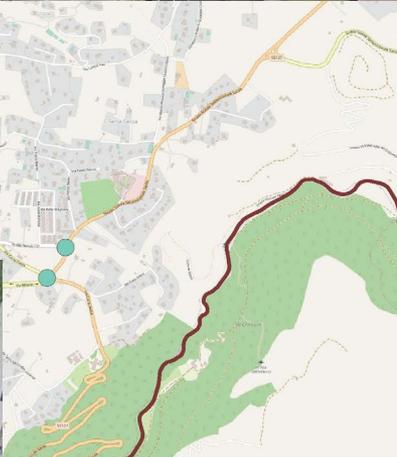
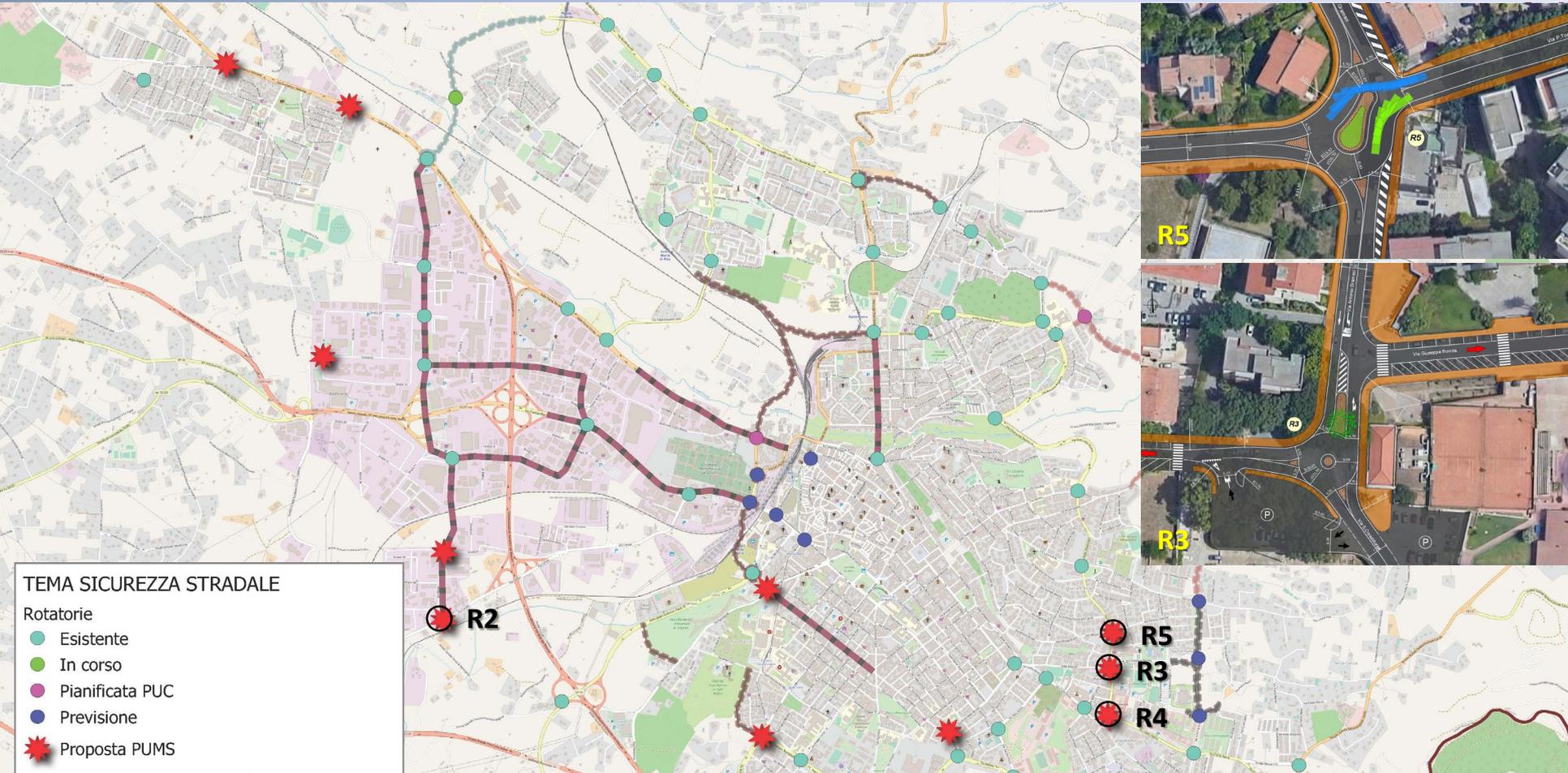
40 - 90 incidenti

90 - 127 incidenti

Confini Comunali

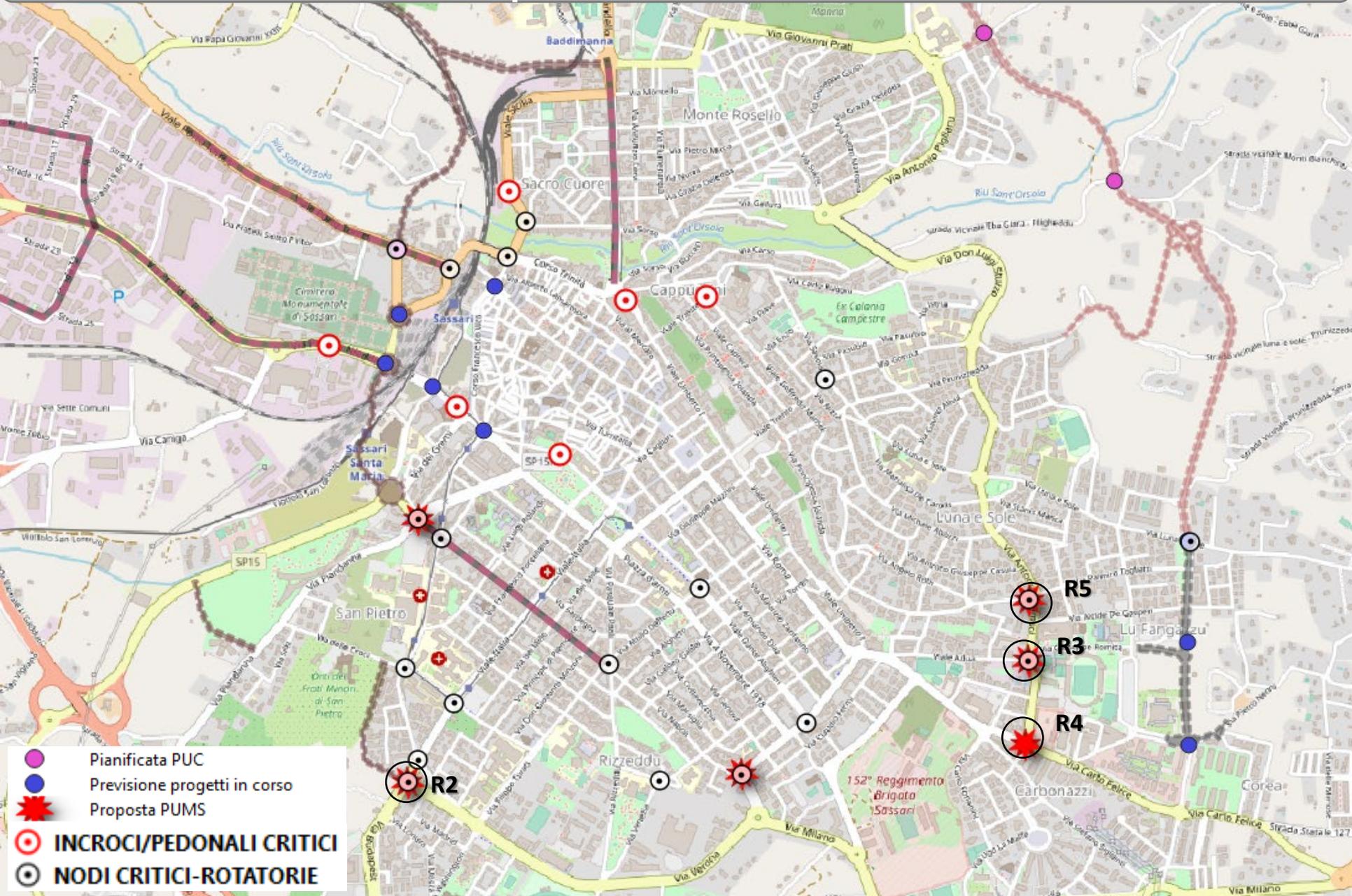
Sicurezza Stradale: Studio dei nodi e degli assi critici

Strategie e soluzioni di massima da approfondire nel PGTU



- TEMA SICUREZZA STRADALE**
- Rotatorie
- Esistente
 - In corso
 - Pianificata PUC
 - Previsione
 - ★ Proposta PUMS
- Interventi su tronco stradale
- Intervento in corso di realizzazione
 - Intervento in progetto
 - Intervento pianificato - PUMS lungo periodo
 - Intervento pianificato - PUMS medio periodo

Incroci pedonali critici e nodi critici da risolvere a rotatoria in corso di studio da parte del Comune di Sassari



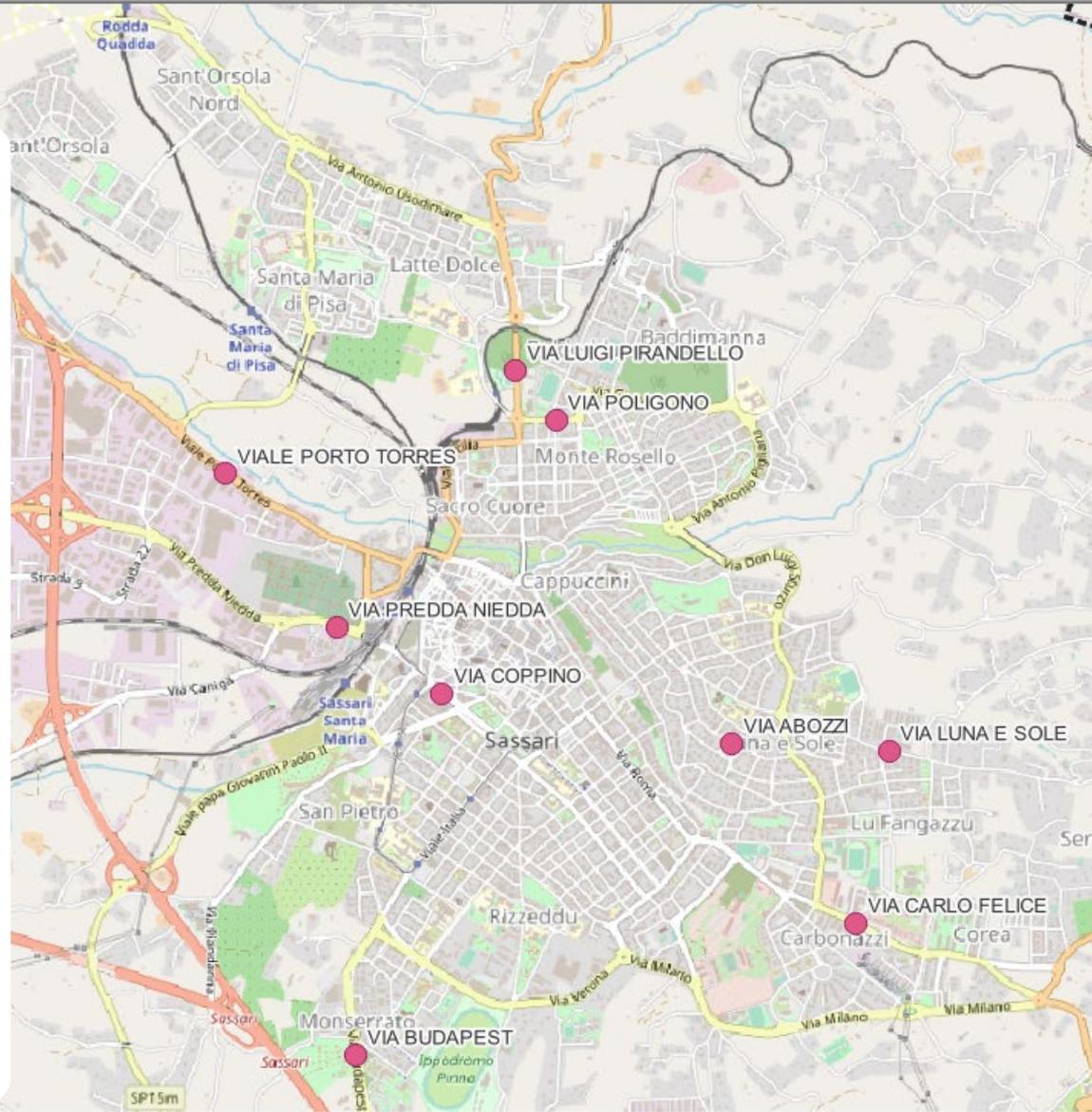
-  Pianificata PUC
-  Previsione progetti in corso
-  Proposta PUMS
-  INCROCI/PEDONALI CRITICI
-  NODI CRITICI-ROTATORIE

Sicurezza Stradale, gli interventi in corso: viabilità lungo le quali sono previsti nuovi attraversamenti pedonali rialzati (traffic calming)



La sicurezza stradale, oltre agli interventi di messa in sicurezza dei nodi di traffico (es. mediante rotatorie, revisione delle svolte, stanze di circolazione, ...), va affrontata anche lungo gli assi stradali non in prossimità degli incroci.

Lo sviluppo di una mobilità pedonale e ciclistica in sicurezza va affrontato con interventi di moderazione del traffico (es. attraversamenti pedonali rialzati, cuscini berlinesi, ...) nei Nuclei/Assi 30.



Sviluppi futuri per il sistema di trasporto collettivo alla scala metropolitana: collegamento Sassari-Porto Torres e prolungamento metrotramvia a San Giovanni

Con delibera della Giunta comunale n. 172 del 20 maggio 2022, il **Comune di Sassari** ha approvato il **Documento Preliminare alla Progettazione (D.P.P.)** relativo al “Collegamento metropolitano tra l’Hub del Centro Intermodale di Sassari, la città di Porto Torres il suo porto” e ha dato mandato al Settore Contratti pubblici di pubblicare il bando di gara del servizio di progettazione di fattibilità tecnico economica per l’opera.

A settembre 2022 è stata aggiudicata la gara per la redazione del PFTE per circa 400mila euro.

Il progetto comprende, come da precedente delibera di giunta n° 287 del 12/10/2021:

- **Collegamento metropolitano tra l’Hub del Centro Intermodale di Sassari con la città di Porto Torres e con il suo porto.**
- **Prolungamento della metrotramvia in progetto, attualmente attestata nell’abitato di Li Punti** ed in fase di progettazione, idonea a consentire l’interessamento delle ulteriori aree contermini, insistenti nel territorio del Comune di Sassari (importo presunto lavori: € 90 milioni).

È stata redatta la prima fase del PFTE mediante redazione del DOCFAP con scelta dell’alternativa ottimale (giugno 2023)



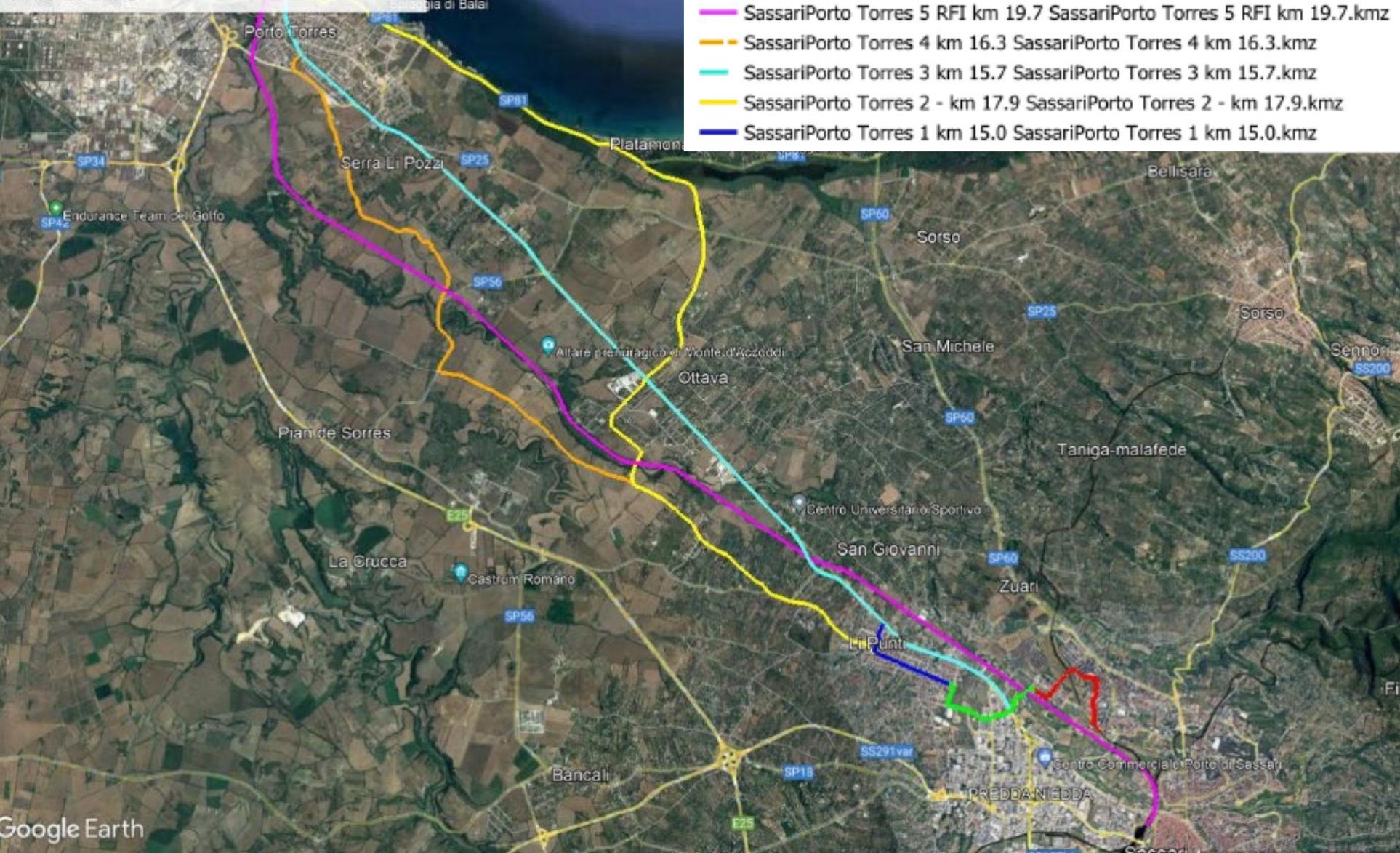
Collegamento metropolitano tra l'Hub del Centro Intermodale di Sassari, la città di Porto Torres il suo porto: il DPP e le alternative

Collegamento Sassari/Porto Torres

Scenari di tracciato

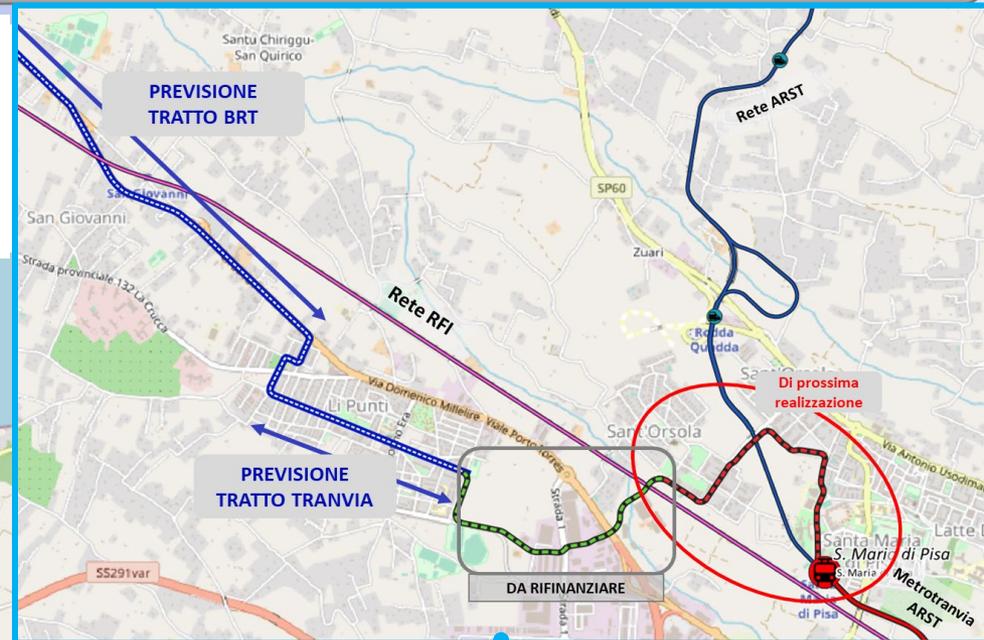
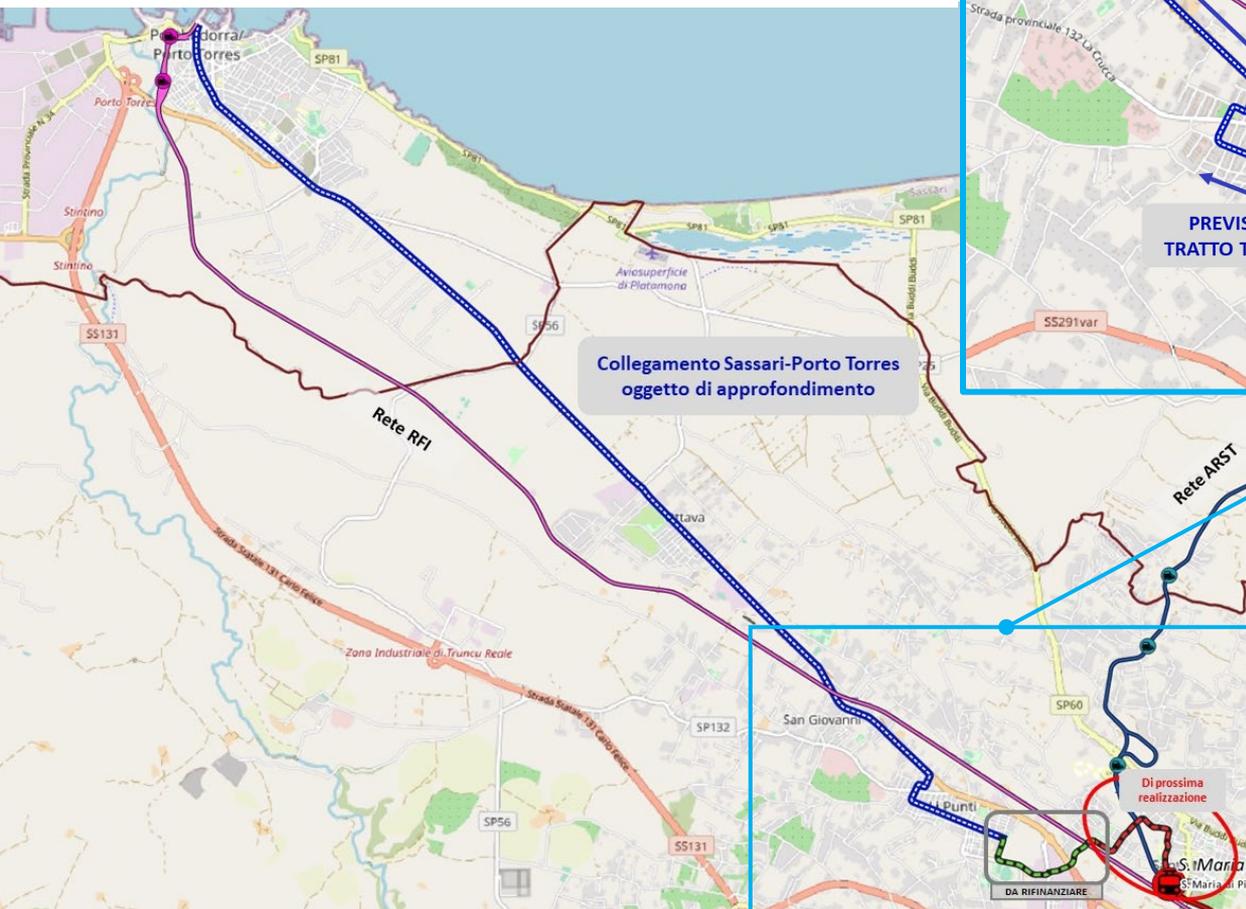
LEGENDA

- SassariPorto Torres 5 RFI km 19.7 SassariPorto Torres 5 RFI km 19.7.kmz
- SassariPorto Torres 4 km 16.3 SassariPorto Torres 4 km 16.3.kmz
- SassariPorto Torres 3 km 15.7 SassariPorto Torres 3 km 15.7.kmz
- SassariPorto Torres 2 - km 17.9 SassariPorto Torres 2 - km 17.9.kmz
- SassariPorto Torres 1 km 15.0 SassariPorto Torres 1 km 15.0.kmz



Collegamento metropolitano tra l'Hub del Centro Intermodale di Sassari, la città di Porto Torres il suo porto: soluzione ottimale da DOCFAP

DOCFAP: Le alternative del DPP sono state confrontate mediante analisi multicriteria. È stato individuato il **tracciato dell'alternativa migliore - Alternativa 1** che inizia in prossimità di Via Walter Pasella e termina a Porto Torres.



Lo studio DOCFAP ha individuato anche le tecnologie di sistema per il collegamento considerando **un tratto di tranvia** (con la previsione di riconnettere alla rete esistente mediante tratto da rifinanziare) e **seconda parte del collegamento con sistema BRT**.

Sviluppi futuri per il sistema di trasporto collettivo alla scala metropolitana: l'importanza della connessione con l'aeroporto di Alghero

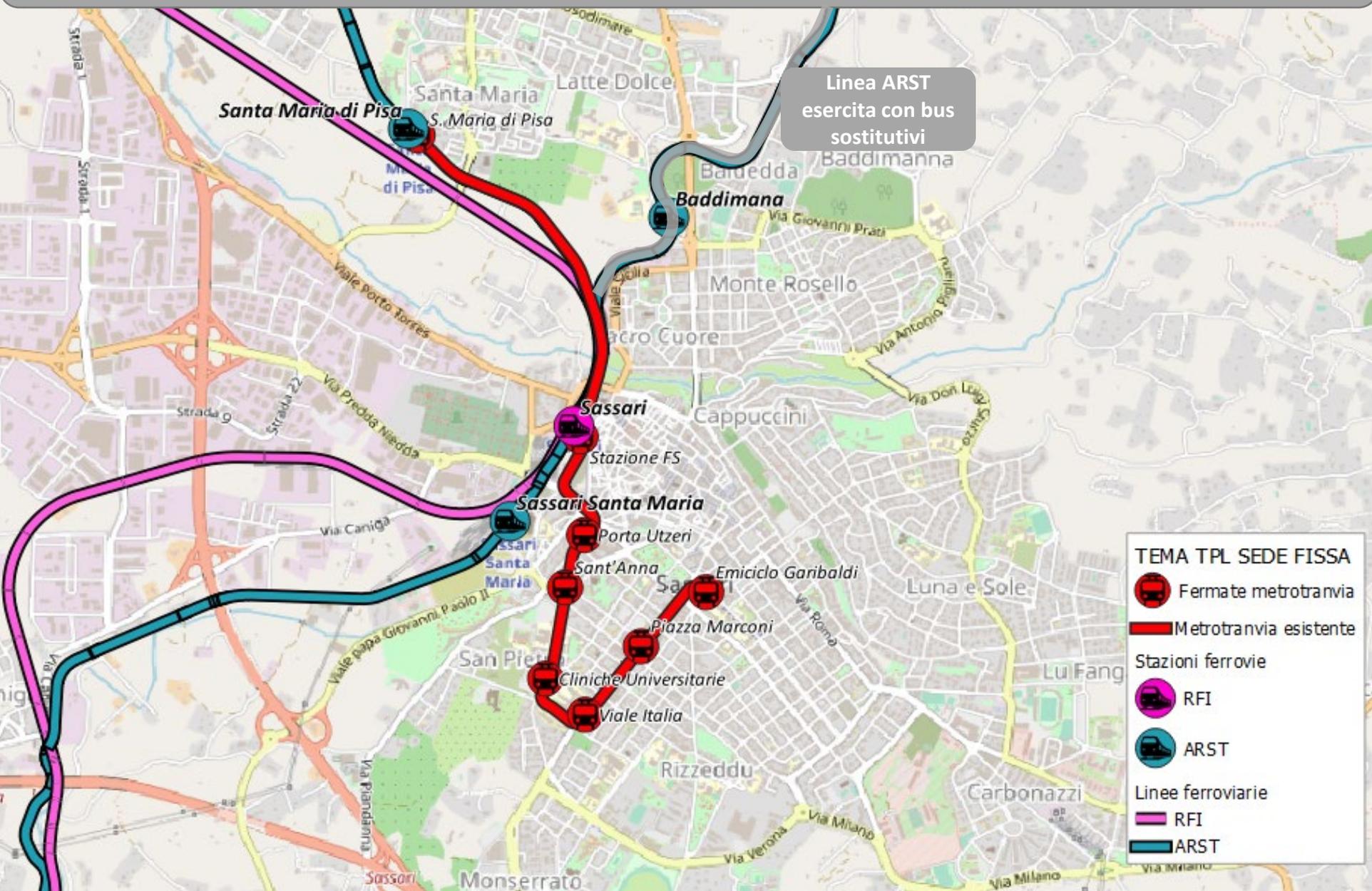
Il Collegamento metropolitano tra l'Hub del Centro Intermodale di Sassari con la città di Alghero e il suo aeroporto è un intervento che la realizzazione di una bretella ferroviarie per l'Aeroporto di Alghero a partire dalla direttrice ARST Sassari-Alghero.

Il progetto è in capo ad ARST ed è stata di recente chiusa la gara per l'affidamento della redazione del PFTE.

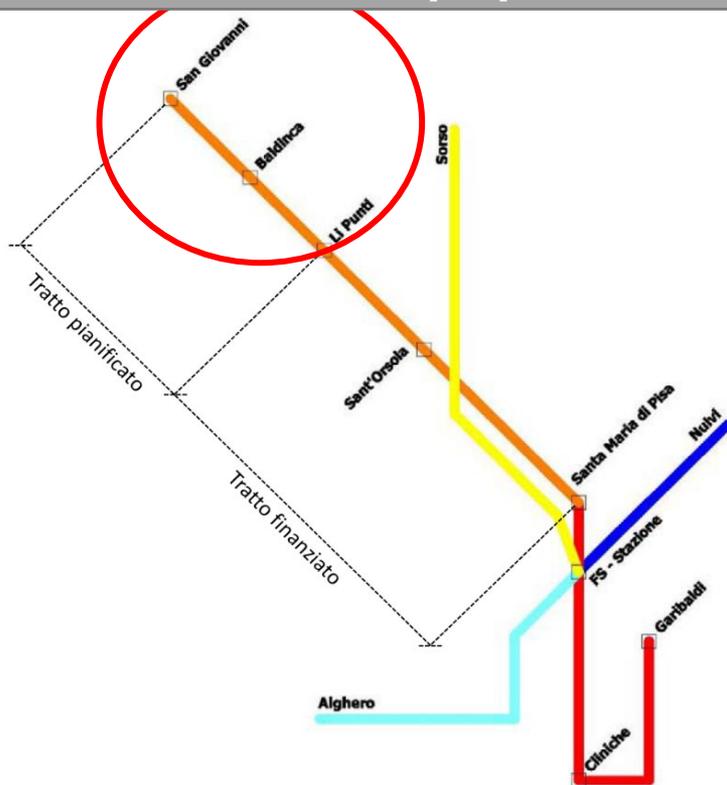
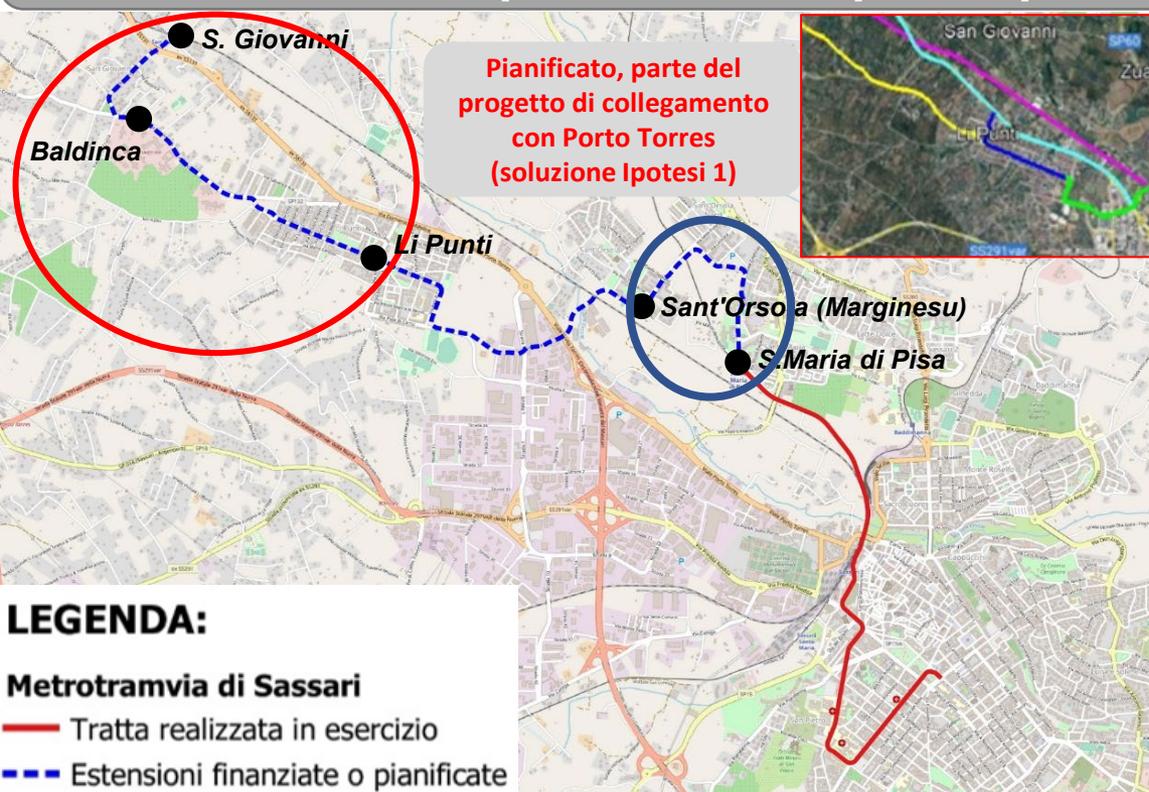


*Intervento ad alta valenza
turistica e non solo*

La metrotranvia di Sassari: il Sistema attuale e l'integrazione con le reti del ferro



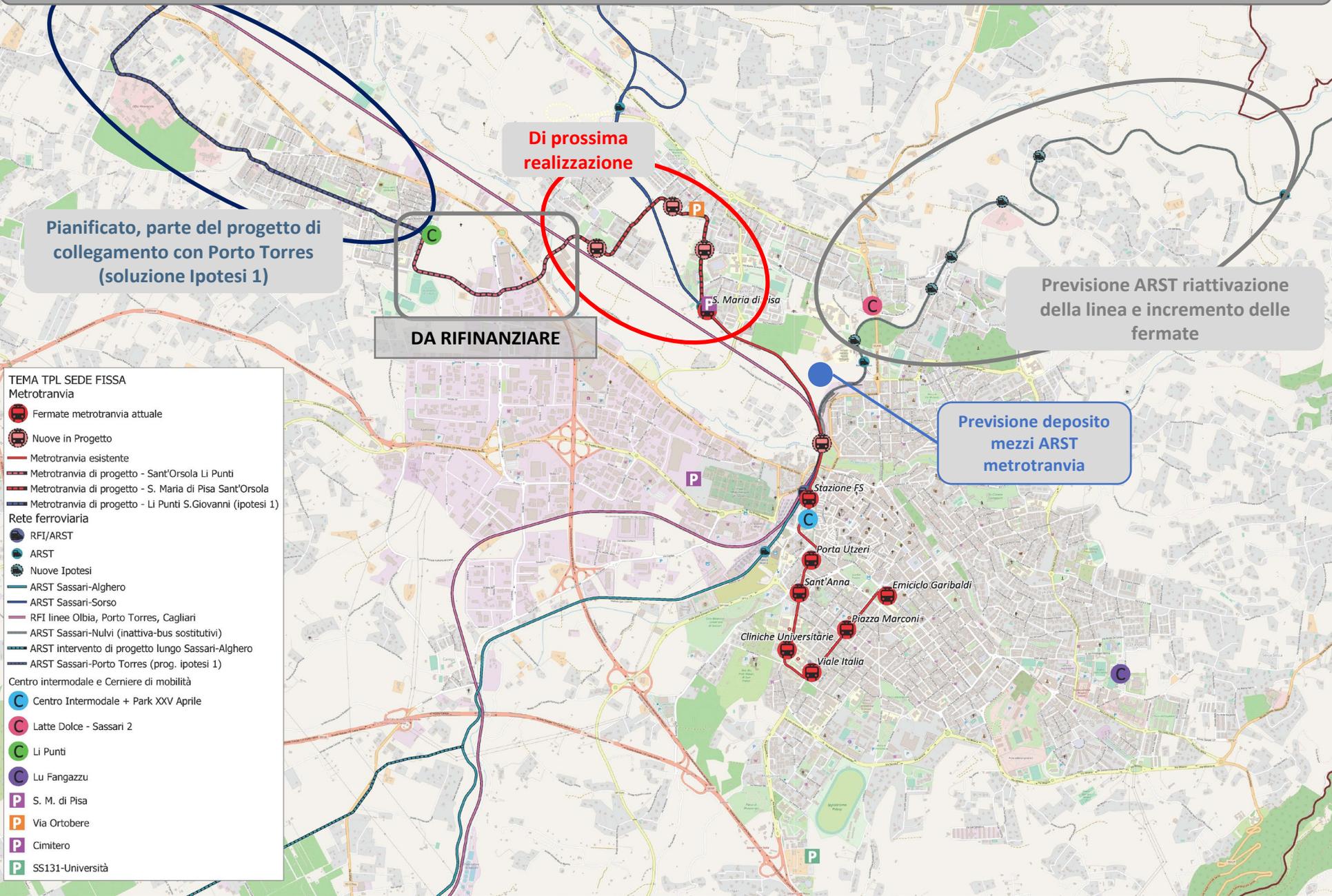
Sviluppi futuri per il sistema di trasporto collettivo urbano: la nuova rete a servizio dei quartieri della prima periferia densamente popolati



- L'ampliamento della linea metrotranviaria **già finanziato** riguarda la realizzazione della nuova **Tratta S.Maria di Pisa / Sant'Orsola (Marginesu)** (circa 1,9 km);
- Ampliamento da RI-finanziare **Tratta Sant'Orsola / Li Punti** (circa 2 km);

Un ulteriore sviluppo della rete riguarda l'**estensione** della rete **a Porto Torres** → Con l'approvazione del DPP relativo al Collegamento tra l'HUB di Sassari e Porto Torres e il suo porto, il tratto in estensione a San Giovanni della rete metrotranviaria è affrontato con più ipotesi. In figura si riporta quanto previsto dall'alternativa di ipotesi 1 (in analogia alle previsioni PUC).

Sviluppi futuri della rete metropolitana e ferroviaria a Sassari



Di prossima realizzazione

Pianificato, parte del progetto di collegamento con Porto Torres (soluzione Ipotesi 1)

DA RIFINANZIARE

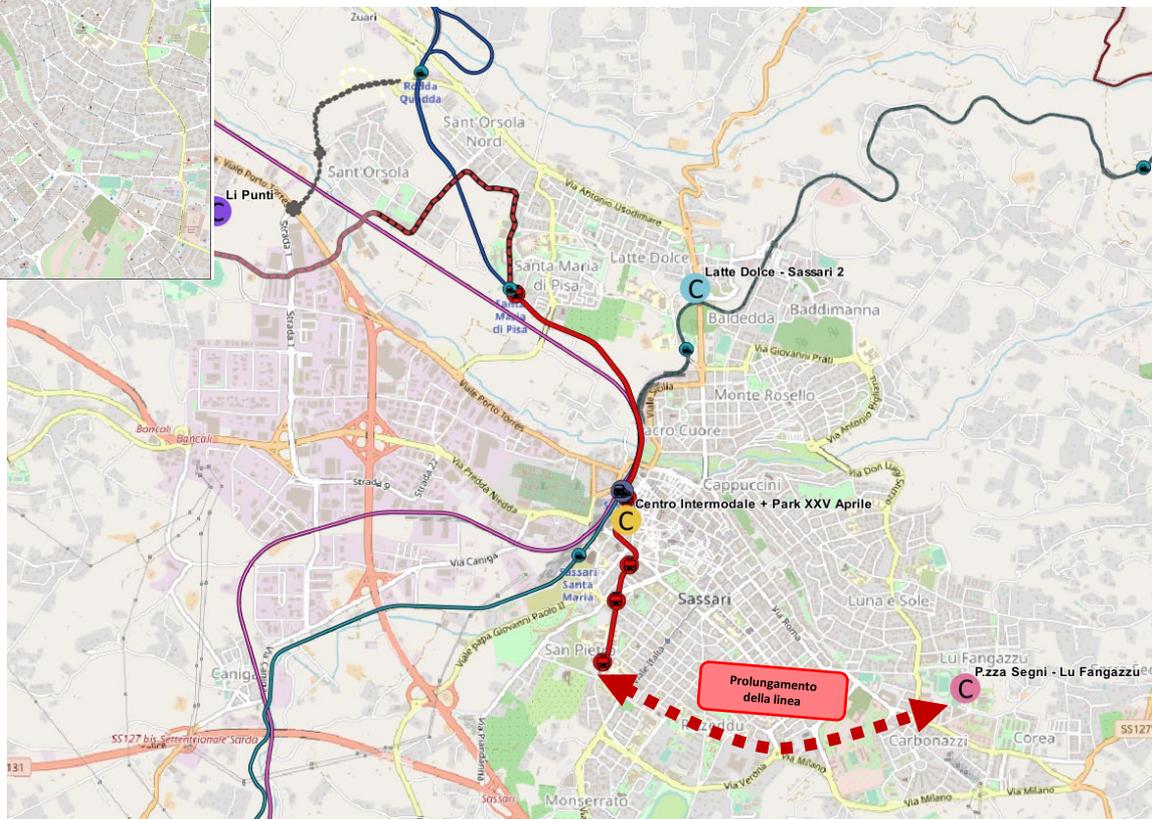
Previsione ARST riattivazione della linea e incremento delle fermate

Previsione deposito mezzi ARST metrotranvia

- TEMA TPL SEDE FISSA
- Metrotranvia
- Fermate metrotranvia attuale
 - Nuove in Progetto
 - Metrotranvia esistente
 - Metrotranvia di progetto - Sant'Orsola Li Punti
 - Metrotranvia di progetto - S. Maria di Pisa Sant'Orsola
 - Metrotranvia di progetto - Li Punti S.Giovanni (ipotesi 1)
- Rete ferroviaria
- RFI/ARST
 - ARST
 - Nuove Ipotesi
 - ARST Sassari-Alghero
 - ARST Sassari-Sorso
 - RFI linee Olbia, Porto Torres, Cagliari
 - ARST Sassari-Nulvi (inattiva-bus sostitutivi)
 - ARST intervento di progetto lungo Sassari-Alghero
 - ARST Sassari-Porto Torres (prog. ipotesi 1)
- Centro intermodale e Cerniere di mobilità
- Centro Intermodale + Park XXV Aprile
 - Latte Dolce - Sassari 2
 - Li Punti
 - Lu Fangazzu
 - S. M. di Pisa
 - Via Ortobere
 - Cimitero
 - SS131-Università

La metrotranvia di Sassari

Proposte PUMS da approfondire in sede di PTPU



La rete del TPL urbano - suburbano ed extraurbano

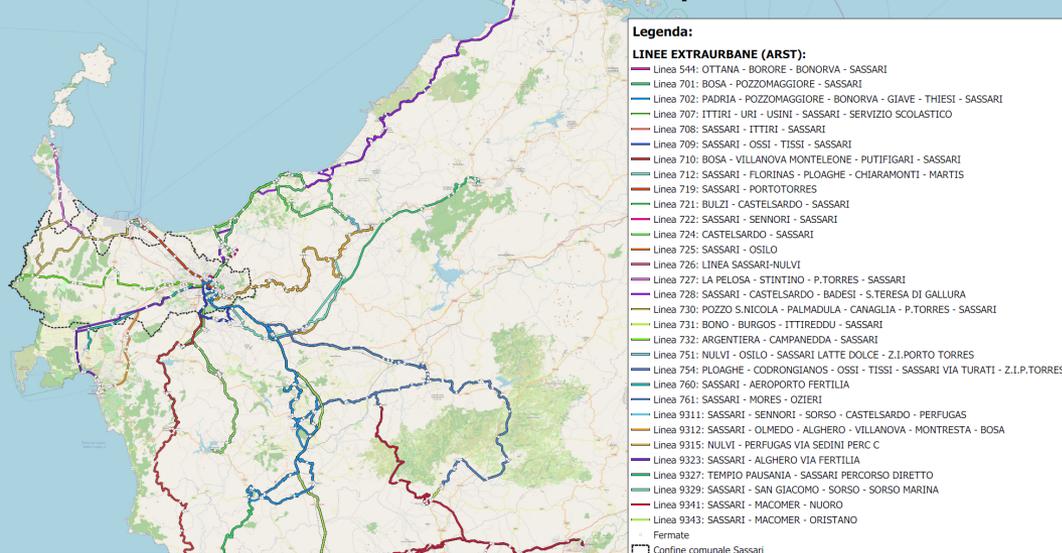
Il servizio urbano è svolto da ATP S.p.A.



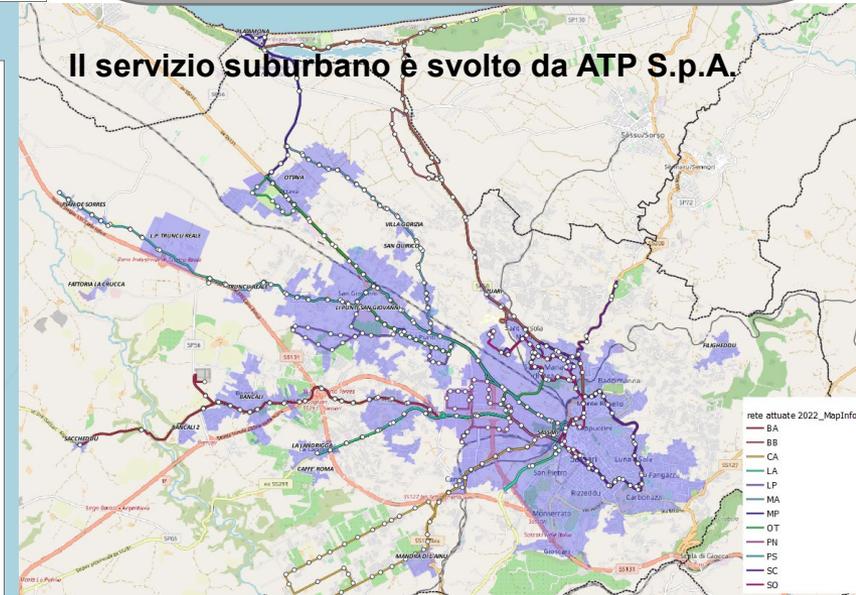
LE AZIONI DI PIANO: IL TRASPORTO PUBBLICO URBANO ED EXTRAURBANO SU GOMMA

Prime linee di intervento da approfondire nel Piano del Trasporto Pubblico Urbano

Il servizio extraurbano è svolto da ARST S.p.a.



Il servizio suburbano è svolto da ATP S.p.A.



Proposta PUMS: cadenzamento e miglioramento delle prestazioni lungo le linee di forza e di connessione alle cerniere di mobilità

Linea 25

La linea presenta un buon cadenzamento, funzionale per il servizio alle cerniere di mobilità C2 e C3. Attraverso interventi di preferenziazione, anche brevi, sarà possibile garantire il corretto esercizio (senza accumulo di ritardi) ed eventualmente incrementare la frequenza.

La Linea 25 circolare

Serra Secca-Lu

Fangazzu-Centro-Monte

Rosello-Latte Dolce-

S.Maria di Pisa è l'unica

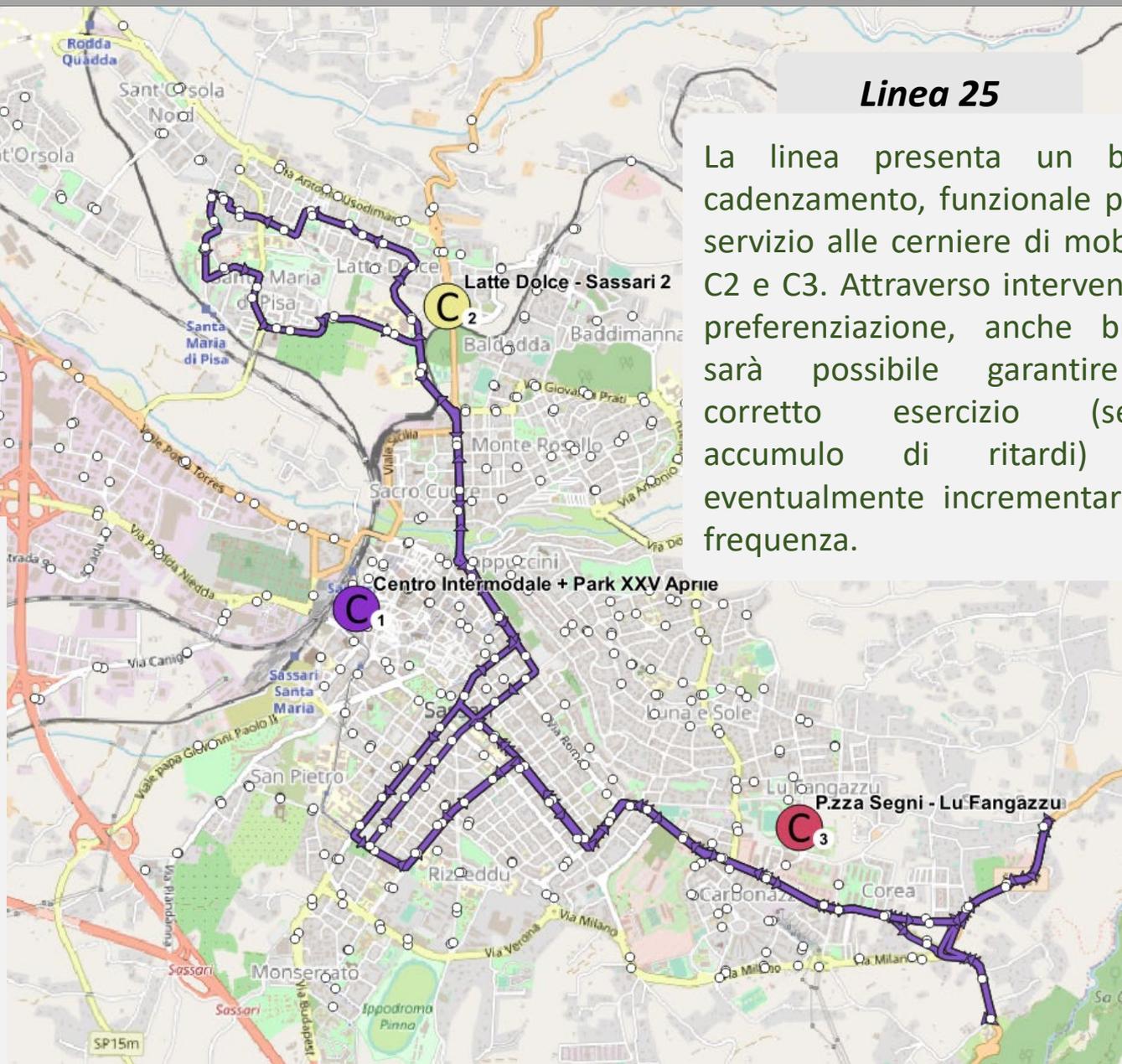
linea a cadenzamento

fisso della rete urbana
del TPL di Sassari.

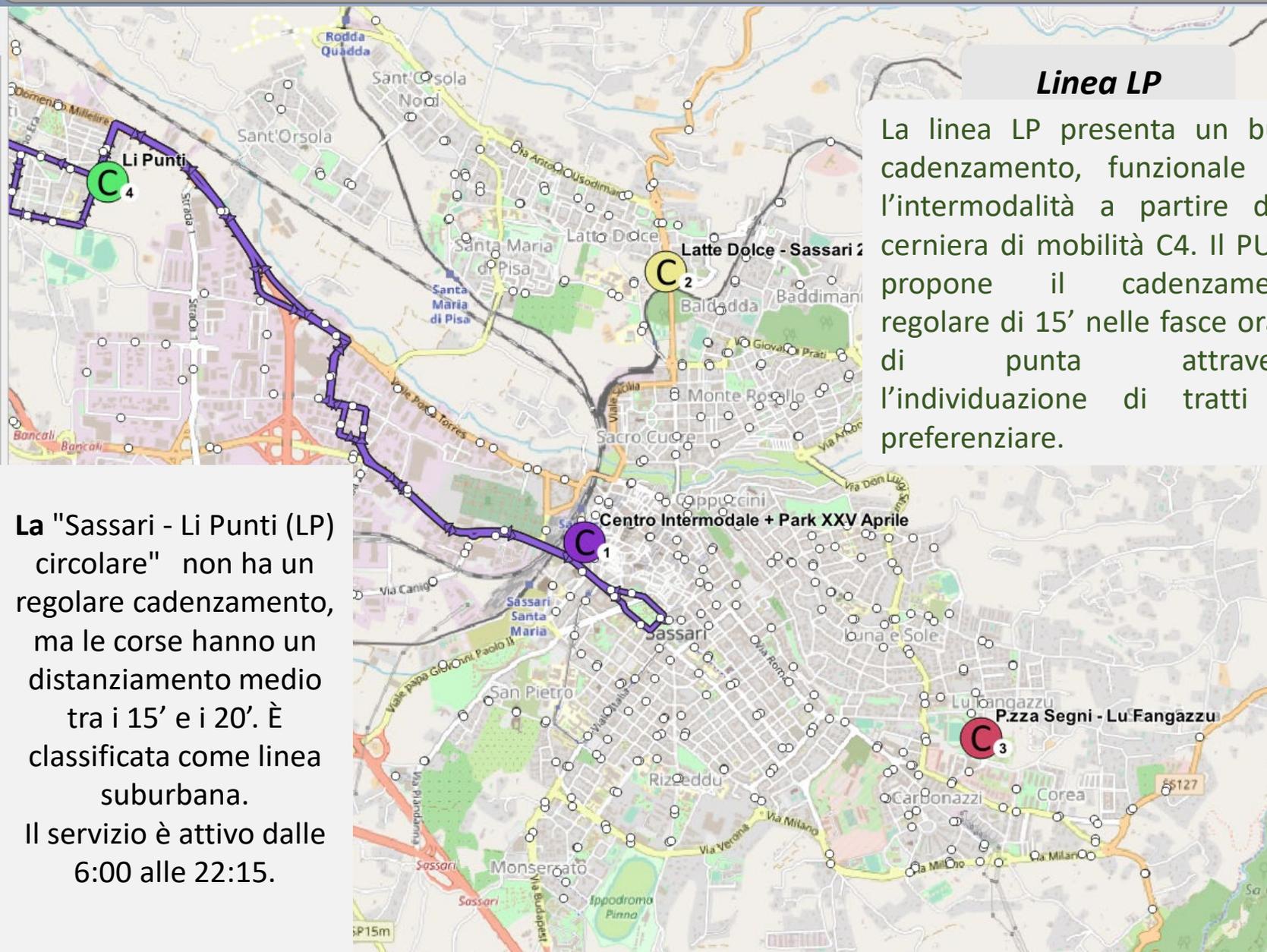
Con un passaggio ogni

14' il servizio è attivo

dalle 6 alle 22:15



Proposta PUMS: cadenzamento e miglioramento delle prestazioni lungo le linee di forza e di connessione alle cerniere di mobilità



Linea LP

La linea LP presenta un buon cadenzamento, funzionale per l'intermodalità a partire dalla cerniera di mobilità C4. Il PUMS propone il cadenzamento regolare di 15' nelle fasce orarie di punta attraverso l'individuazione di tratti da preferenziare.

La "Sassari - Li Punti (LP) circolare" non ha un regolare cadenzamento, ma le corse hanno un distanziamento medio tra i 15' e i 20'. È classificata come linea suburbana. Il servizio è attivo dalle 6:00 alle 22:15.

Proposta PUMS: cadenzamento e miglioramento delle prestazioni lungo le linee di forza e di connessione alle cerniere di mobilità



Linea 7

La linea 7 è funzionale per lo sviluppo dell'intermodalità a partire dalla cerniera di mobilità C1 (Centro Intermodale).

Il PUMS propone l'incremento di corse nelle fasce orarie di punta e l'individuazione di tratti stradali da preferenziare per il rispetto del cadenzamento.

La Linea 7 circolare

Scala di Giocca-Centro-
Stazione FF.SS.-
Prunizedda non ha un
regolare cadenzamento,
ma le corse hanno un
distanziamento tra i 18'
e i 22'.

Il servizio è attivo dalle
6:15 alle 22:00.

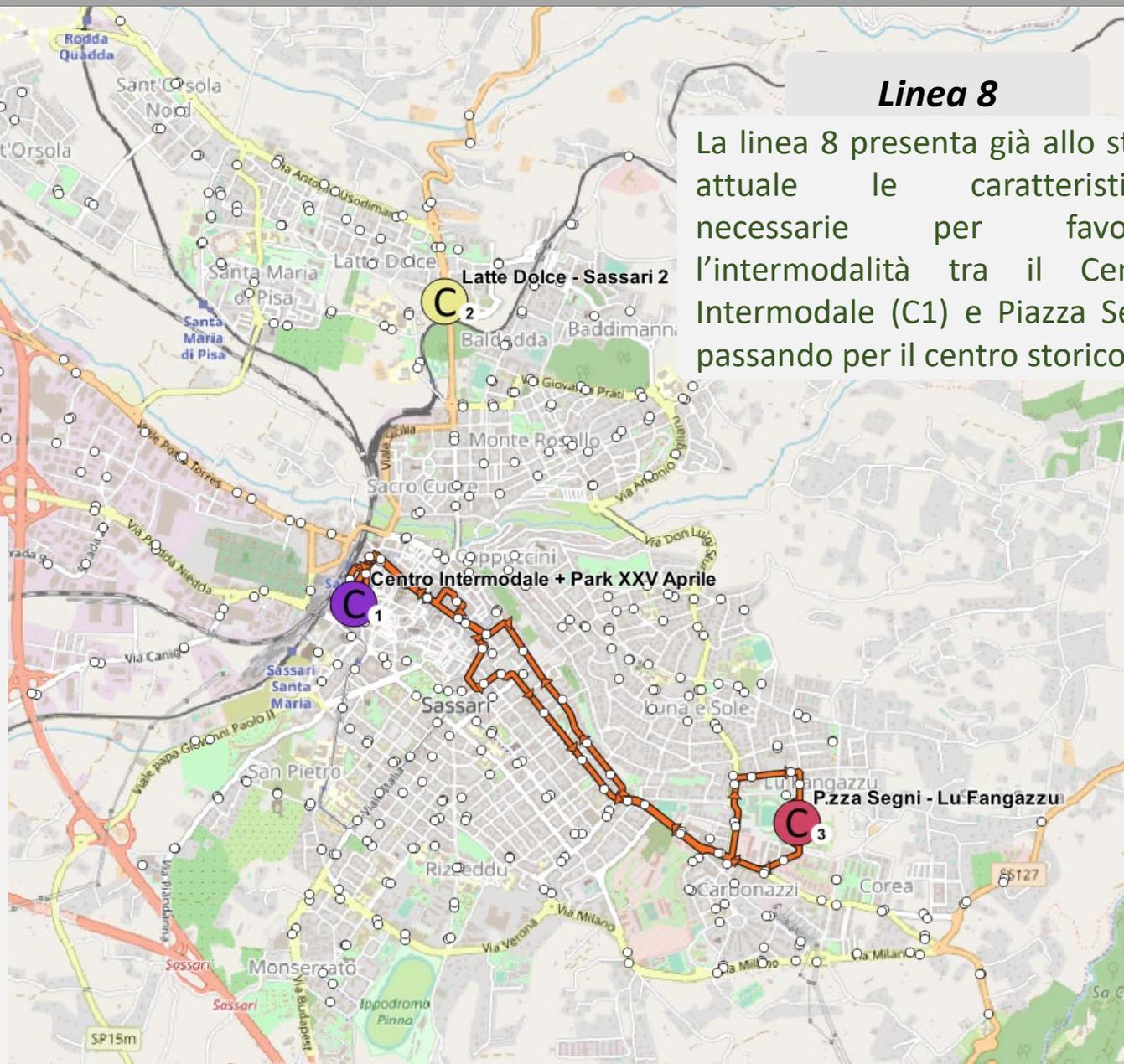
Proposta PUMS: cadenzamento e miglioramento delle prestazioni lungo le linee di forza e di connessione alle cerniere di mobilità

Linea 8

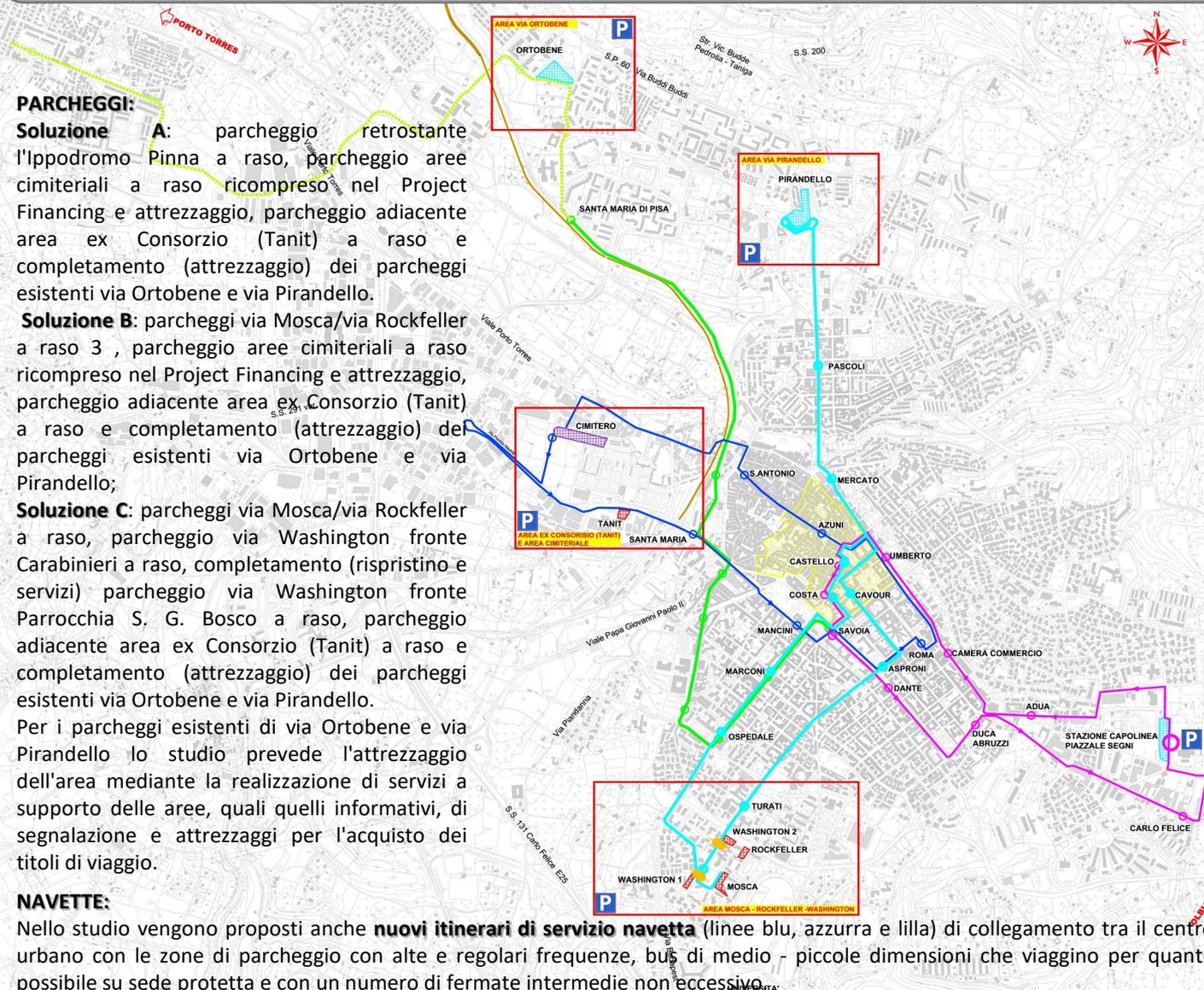
La linea 8 presenta già allo stato attuale le caratteristiche necessarie per favorire l'intermodalità tra il Centro Intermodale (C1) e Piazza Segni passando per il centro storico.

La Linea 8 circolare

Via Roma/Viale Umberto I - Corso Vittorio Emanuele II - Piazzale Segni non ha un regolare cadenzamento, ma le corse hanno un distanziamento tra i 10' e i 15'.
Il servizio è attivo dalle 6:00 alle 22:15.



Proposta PUMS: alternativa da approfondire nel PTPU Navette dedicate



LEGENDA

- PARCHEGGI DI SCAMBIO DI PROGETTO**
 - PARCHEGGIO ADIACENTE AREA EX CONSORZIO (TANIT)
 - PARCHEGGIO VIA MOSCA
 - PARCHEGGIO VIA ROCKFELLER
 - PARCHEGGIO VIA WASHINGTON 1 E ATTREZZAGGIO
 - PARCHEGGIO VIA WASHINGTON 2
- PARCHEGGI ESISTENTI DA ATTREZZARE**
 - PARCHEGGIO VIA ORTOBENE
 - PARCHEGGIO VIA PIRANDELLO
- PARCHEGGIO PIAZZALE SEGNI (700 P.A.) INTERSCAMBIO GOMMA-GOMMA (PUBBLICA E PRIVATA)**
- PARCHEGGIO AREE CIMITERIALI RICOMPRESO NEL PROJECT FINANCING DA ATTREZZARE**
- SERVIZIO NAVETTA ECO-SOSTENIBILE CON MINIBUS ELETTRICI**
- LINEA NAVETTA "BLU"**
- LINEA NAVETTA "AZZURRA"**
- LINEA NAVETTA "LILLA"**
- INTERVENTI DI TRAFFIC CALMING (AREA MOSCA-ROCKFELLER-WASHINGTON)**
- INTERVENTI DI PROGETTO E PROGRAMMATI A CARICO DI ALTRI ENTI**
- LINEA TRANVIARIA DI PROGETTO SORSO - SASSARI**
- LINEA E FERMATA METROPOLITANA LEGGERA ESISTENTI**
- LINEA E FERMATA METROPOLITANA DI PROSSIMA REALIZZAZIONE ZONA A TRAFFICO LIMITATO**

FASE 1 - ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI DELLO STATO DI FATTIBILITA'

FASE 2 - ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI INTEGRATIVI



COMUNE DI SASSARI

PORTE DELLA CITTÀ – RETE
SISTEMA INTERCOMUNALE DI PARCHEGGI E
MOBILITÀ SOSTENIBILE
INTERVENTO P.I.S.U. ASSE V POR FESR 2007-2013
"Progetto Preliminare"

CARTELLA S - PROGETTO SISTEMA PARCHEGGI E MOBILITA' SOSTENIBILE

Comune di Sassari
Corografia degli interventi

COMI	DOC	PS001	REV	SCALA	FILE
B H H			0	1:10000	B H H P S O 0 1 0

Coordinamento generale e responsabile dell'ingegnerazione tra le varie prestazioni specialistiche: ING. TITO BERTI NELLI

Sintagma
Piazza Pini, 1 - 07100 Sassari (SS) - C.F. P. IVA 01970760900

ARCHITETTO
ALESSANDRO VECCHI

COMUNE DI SASSARI
DIRETTORE DEL SETTORE
DR. MARCO GONNA
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
DR. ING. FABIO BIANCHI BONA

PARCHEGGI:
Soluzione A: parcheggio retrostante l'Ippodromo Pinna a raso, parcheggio aree cimiteriali a raso ricompreso nel Project Financing e attrezzaggio, parcheggio adiacente area ex Consorzio (Tanit) a raso e completamento (attrezzaggio) dei parcheggi esistenti via Ortobene e via Pirandello.

Soluzione B: parcheggi via Mosca/via Rockfeller a raso 3, parcheggio aree cimiteriali a raso ricompreso nel Project Financing e attrezzaggio, parcheggio adiacente area ex Consorzio (Tanit) a raso e completamento (attrezzaggio) dei parcheggi esistenti via Ortobene e via Pirandello;

Soluzione C: parcheggi via Mosca/via Rockfeller a raso, parcheggio via Washington fronte Carabinieri a raso, completamento (rispristino e servizi) parcheggio via Washington fronte Parrocchia S. G. Bosco a raso, parcheggio adiacente area ex Consorzio (Tanit) a raso e completamento (attrezzaggio) dei parcheggi esistenti via Ortobene e via Pirandello.

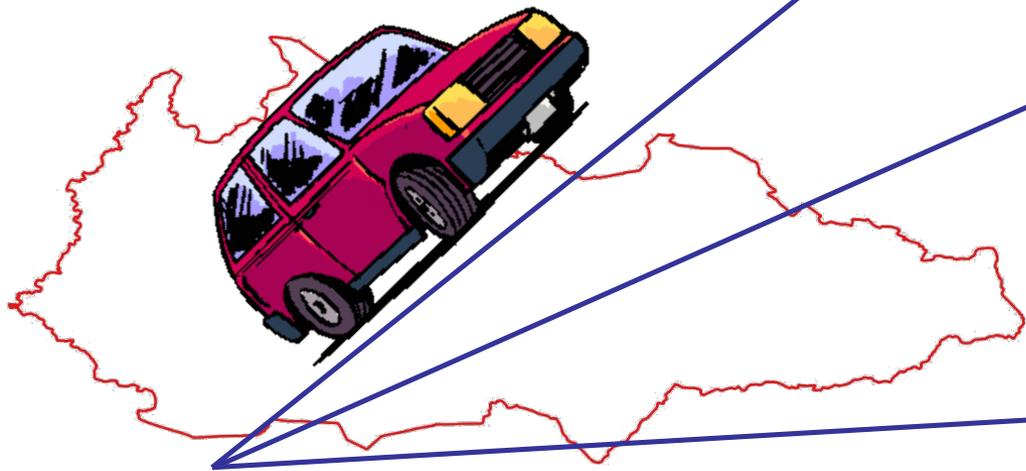
Per i parcheggi esistenti di via Ortobene e via Pirandello lo studio prevede l'attrezzaggio dell'area mediante la realizzazione di servizi a supporto delle aree, quali quelli informativi, di segnalazione e attrezzaggi per l'acquisto dei titoli di viaggio.

NAVETTE:
Nello studio vengono proposti anche **nuovi itinerari di servizio navetta** (linee blu, azzurra e lilla) di collegamento tra il centro urbano con le zone di parcheggio con alte e regolari frequenze, bus di medio - piccole dimensioni che viaggino per quanto possibile su sede protetta e con un numero di fermate intermedie non eccessivo. In particolare:

Linea navetta "Blu", tra il parcheggio Tanit, il parcheggio aree cimiteriali e il centro storico;

IL MODELLO DI SIMULAZIONE SOTTOMATRICE DEGLI SPOSTAMENTI

Sottomatrici di spostamenti interni – interni al Comune di Sassari di lunghezza minore o uguale 3, 4 e 5 km



**7.297 spostamenti/h (39,8%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 3 km**

**9.812 spostamenti/h (53,5%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 4 km**

**11.210 spostamenti/h (61,1%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 5 km**

⁽¹⁾ Percentuale riferita al totale degli spostamenti nel comune di Sassari passando completamente o parzialmente per archi di tipo urbano (**18.334 spost/h**)

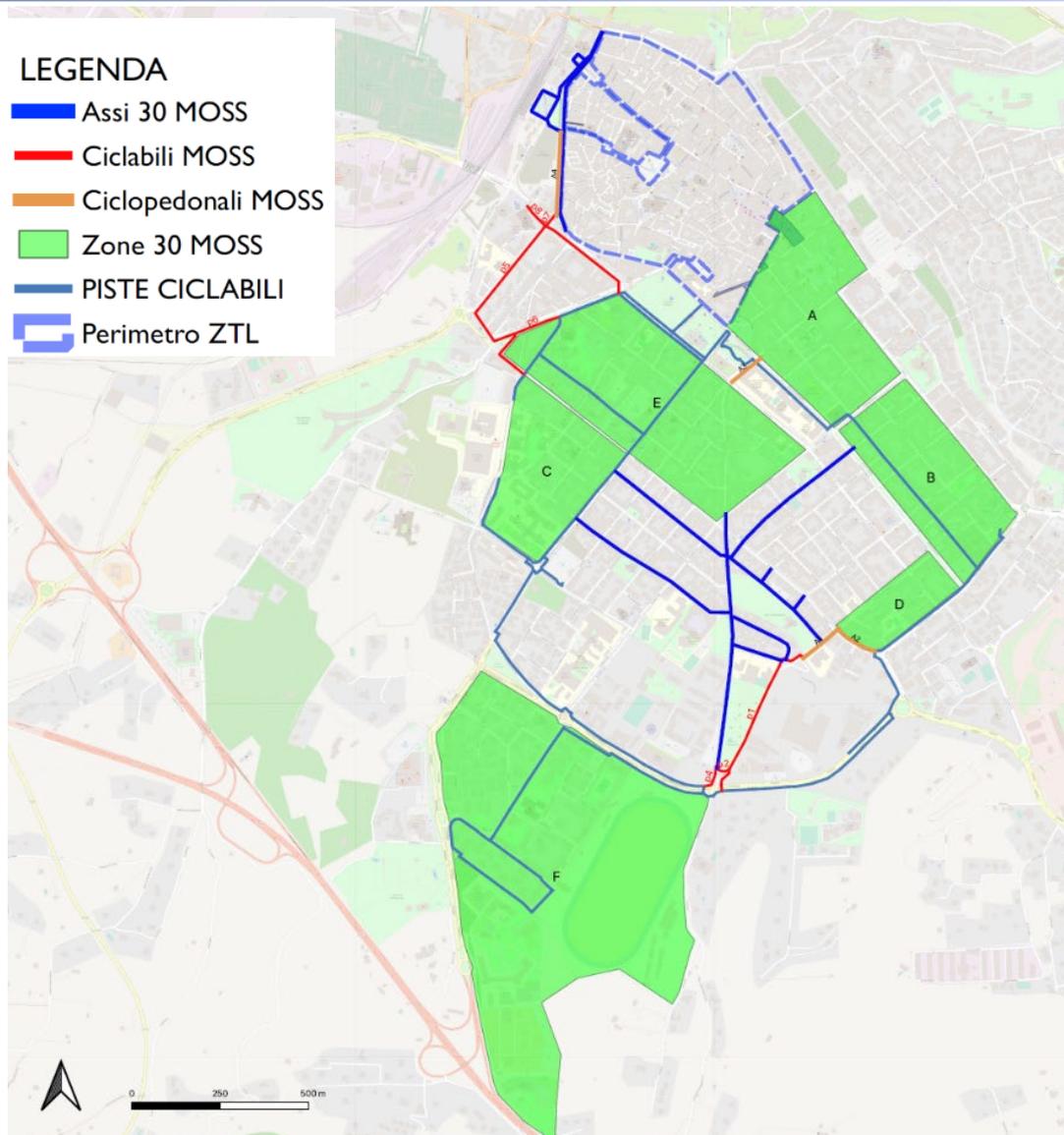
LE AZIONI DI PIANO: MOBILITA' DOLCE- ZONE 30 E SHARING

Prime linee di intervento da approfondire nel Biciplan

Progetti in corso: PROGETTO MO.S.S. – MOBILITÀ SOSTENIBILE A SASSARI

LEGENDA

-  Assi 30 MOSS
-  Ciclabili MOSS
-  Ciclopedonali MOSS
-  Zone 30 MOSS
-  PISTE CICLABILI
-  Perimetro ZTL



Il progetto si concentra sulla creazione di una mobilità ottenuta tramite la rete ciclopedonale di collegamento, fruibile in alternativa alla viabilità carrabile. Il progetto configura una connettività diffusa grazie anche alla circoscrizione di n.6 assi 30 e n.6 zone 30.

6 ZONE 30 DI PROGETTO

- 1. Comparto A** (Contiguo alla Zona 30 del Centro Storico (ZTL) e perimetrato dalle vie (NON incluse): V.le Umberto, Via Manno, Via Roma, Via Asproni, C.so Cossiga e C.so Margherita di Savoia fino Emiciclo Garibaldi)
- 2. Comparto B:** Perimetrato da Viale Dante, Via Asproni, Via Roma e Via Duca degli Abruzzi (NON incluse)
- 3. Comparto C:** Circoscritto dalle vie: Via De Nicola, V.le Italia, Via Amendola e V.le S Pietro (NON incluse);
- 4. Comparto D:** Perimetrato da Via Catalocchino (compresa); Via Napoli, Via Duca Degli Abruzzi e Viale Dante (NON comprese);
- 5. Comparto E:** Perimetrato da V.le Mancini, Via Deffenu, Via Amendola e Via Angioy (NON comprese)
- 6. Comparto F:** Perimetrato da Via Budapest, Via Rockefeller (NON comprese) e Via Gioscari compresa

6 ASSI 30 DI PROGETTO

- 1.** Da P.zza Ruju a Via Rizzeddu sino alla rotatoria di via Verona;
- 2.** Via Mons. Saba e Via Cardinal Fossati;
- 3.** Via Livorno;
- 4.** Via Matteotti e Via Montegrappa fino al comparto ospedaliero Zona 30 (C);
- 5.** Via Alghero sino a Viale Dante (confluisce nel comparto B Zona 30);
- 6.** C.so Vico, Via A. Saffi sino all'incrocio con C.so Trinita, compresa P.zza Stazione;

Il sistema di mobilità urbana e turistica recepita dal PUMS di Sassari

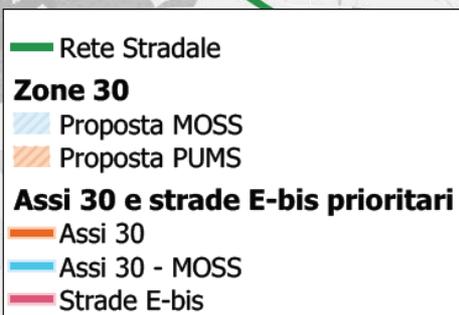
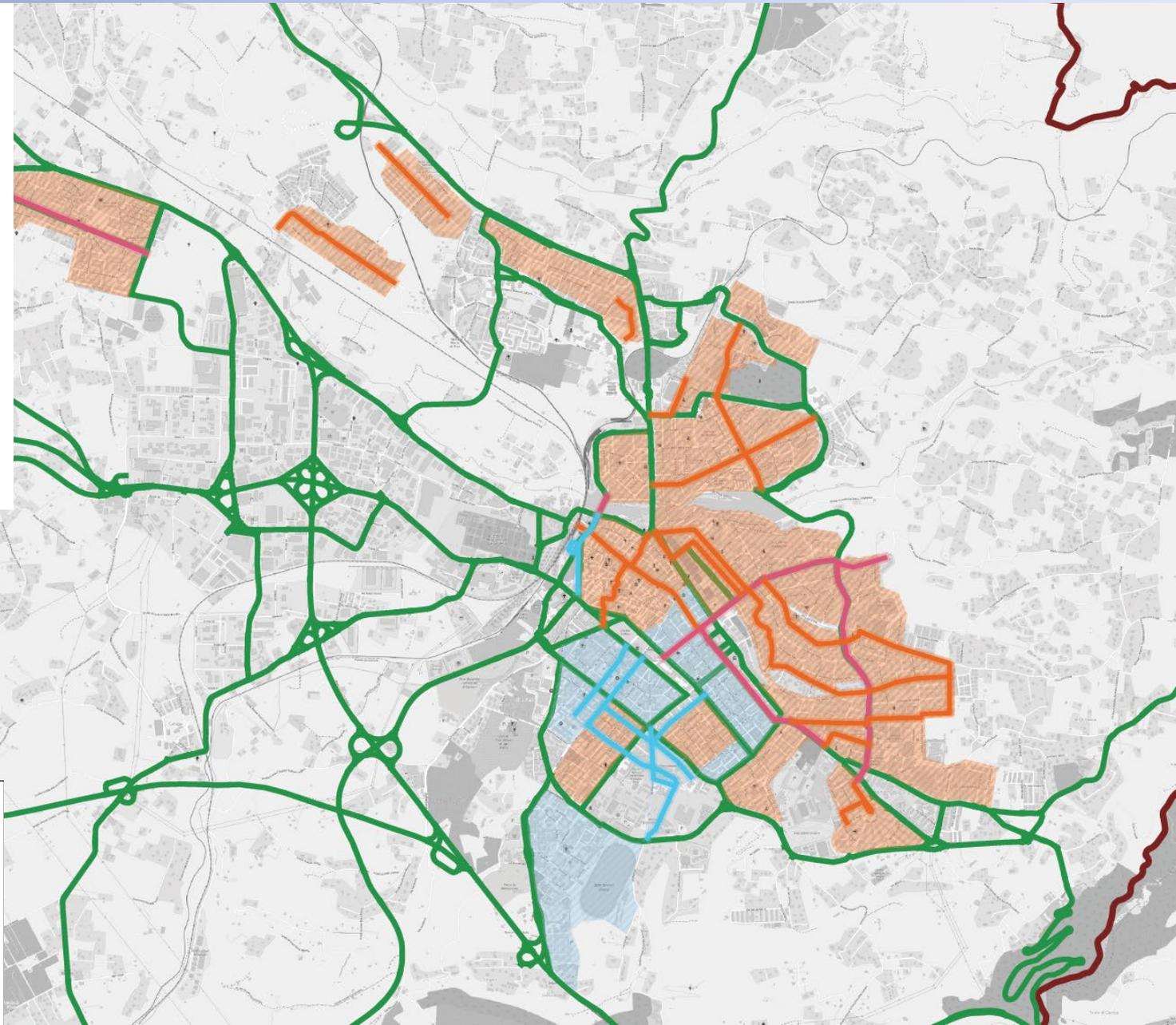


Zone 30 proposte dal PUMS – Verso Sassari Città30



In figura si riportano le zone 30 pianificate e proposte dal PUMS. Come da normativa, possono essere progettate e realizzate zone 30 lungo le viabilità di tipo F (locali). Pertanto, in fase di revisione della Classifica Funzionale (nel PGTU) saranno approfondite le fattibilità delle stesse.

Sono stati evidenziati gli assi prioritari lungo cui progettare «strade 30» ed gli assi lungo i quali approfondire la realizzazione di piste/corsie ciclabili



Piste ciclabili esistenti, pianificate e proposte dal PUMS area urbana

Il sistema integrato per la mobilità dolce, e i principali servizi per l'utente che si sposta a Sassari, prevede la messa a sistema delle Zone 30 proposte con la rete ciclabile pianificata e in corso di realizzazione nell'area comunale.

A questa, vanno aggiunte delle proposte di rammaggiatura della rete ciclabile individuate dal PUMS.

TEMA BICIPLAN

Percorsi ciclabili e ciclo-pedonali

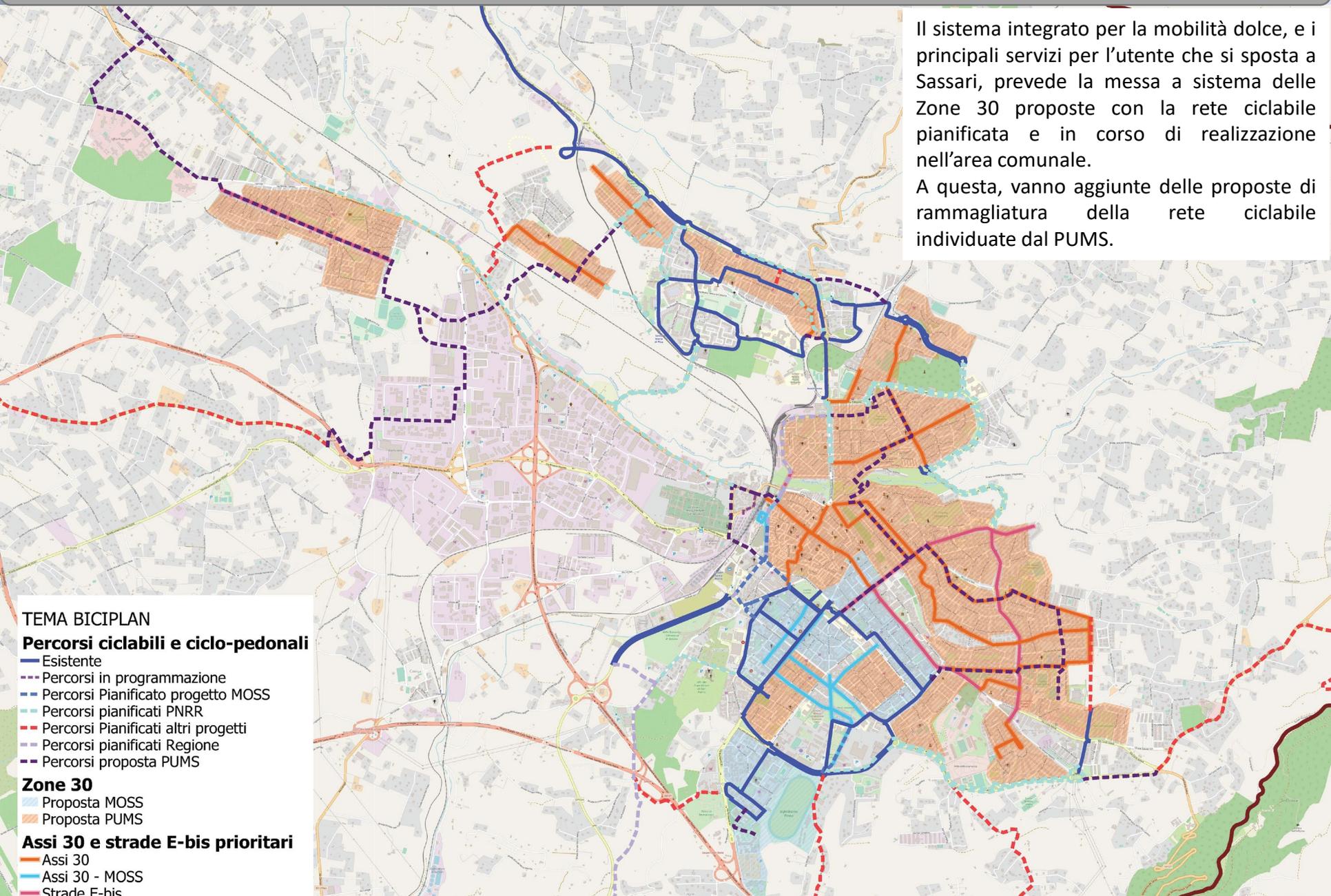
- Esistente
- - - Percorsi in programmazione
- - - Percorsi Pianificato progetto MOSS
- - - Percorsi pianificati PNRR
- - - Percorsi Pianificati altri progetti
- - - Percorsi pianificati Regione
- - - Percorsi proposta PUMS

Zone 30

- Proposta MOSS
- Proposta PUMS

Assi 30 e strade E-bis prioritari

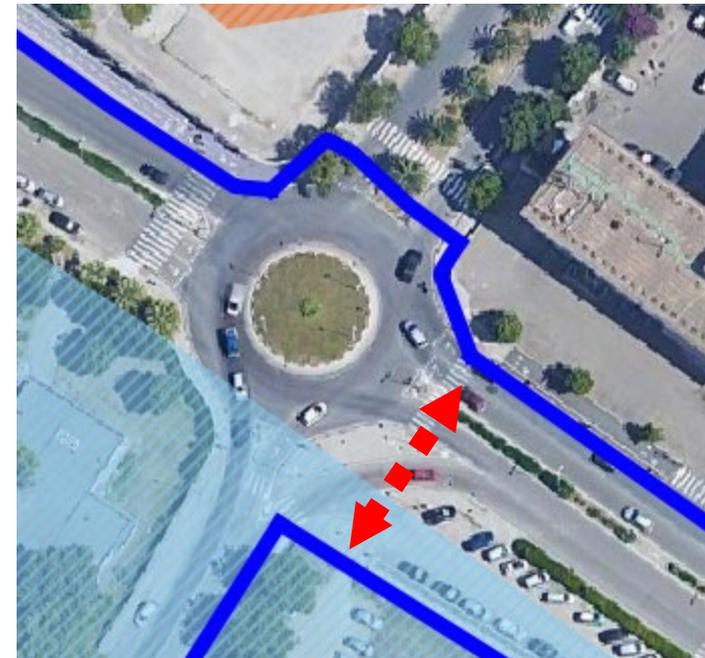
- Assi 30
- Assi 30 - MOSS
- Strade E-bis



Itinerario 1 – Centro Intermodale - Università

L'itinerario prioritario si sviluppa per lo più su rete esistente. Il tratto tra Viale Mancini e il Centro Intermodale è pianificato all'interno del Progetto MOSS, mentre l'ultimo tratto tra Via Vienna e le aree di parcheggio a servizio delle sedi universitarie è una Proposta PUMS con itinerario da sviluppare all'interno della Zona 30, sempre in programma dal progetto MOSS.

Lungo la rete attuale, occorre attenzionare, oltre allo stato di manutenzione dei tratti riservati/dedicati alla mobilità dolce, l'intersezione tra Via Rockefeller e Via Washington.



Dovrà essere progettato attraversamento per flussi della mobilità ciclistica in sicurezza presso la rotatoria esistente.



Itinerario 2 – Centro Intermodale – Cerniera di mobilità Via Pirandello

TEMA BICIPLAN

Bike sharing

- Esistente
- Pianificato
- Proposta PUMS

Itinerari Biciplan

- Itinerario 1 - esistente
- Itinerario 1 - progetto
- Itinerario 2 - esistente
- Itinerario 2 - progetto
- Itinerario 3 - esistente
- Itinerario 3 - progetto
- Itinerario 4 - progetto
- Itinerario 5 - esistente
- Itinerario 5 - progetto
- Itinerario 6 - esistente
- Itinerario 6 - progetto
- Itinerario 7 - esistente
- Itinerario 7 - progetto

Zone 30

- Proposta MOSS
- Proposta PUMS

Assi 30 e strade E-bis prioritari

- Assi 30
- Assi 30 - MOSS
- Strade E-bis



L'itinerario prioritario si sviluppa, da nord, a partire dalla ciclabile esistente lungo Via Pirandello. Il «capolinea» è posto proprio in corrispondenza dell'area per cui il PUMS propone l'attrezzaggio di una cerniera di mobilità.

In prosecuzione, il tratto Via Montello - Via Sicilia – Corso Vico (passando sul fronte stazione) è pianificato dal Comune di Sassari.

Una parte del percorso in previsione è oggetto di approfondimento del progetto MOSS:

- Per Via A. Saffi – Piazza Stazione – Corso Vico (tratto fronte stazione) è prevista la realizzazione di strade 30,
- Per la restante parte del Corso Vico, che costeggia l'area interessata dal parcheggio/piazza di Via Venticinque Aprile si prevede pista ciclopedonale

Presso la cerniera di mobilità si innestano tratti di percorsi in via di completamento relativi alla riqualificazione dei quartieri Latte Dolce, Baldedda e Baddimanna

Itinerario 3 – Emiciclo – Luna e Sole – Piazza Segni (cerniera di mobilità)



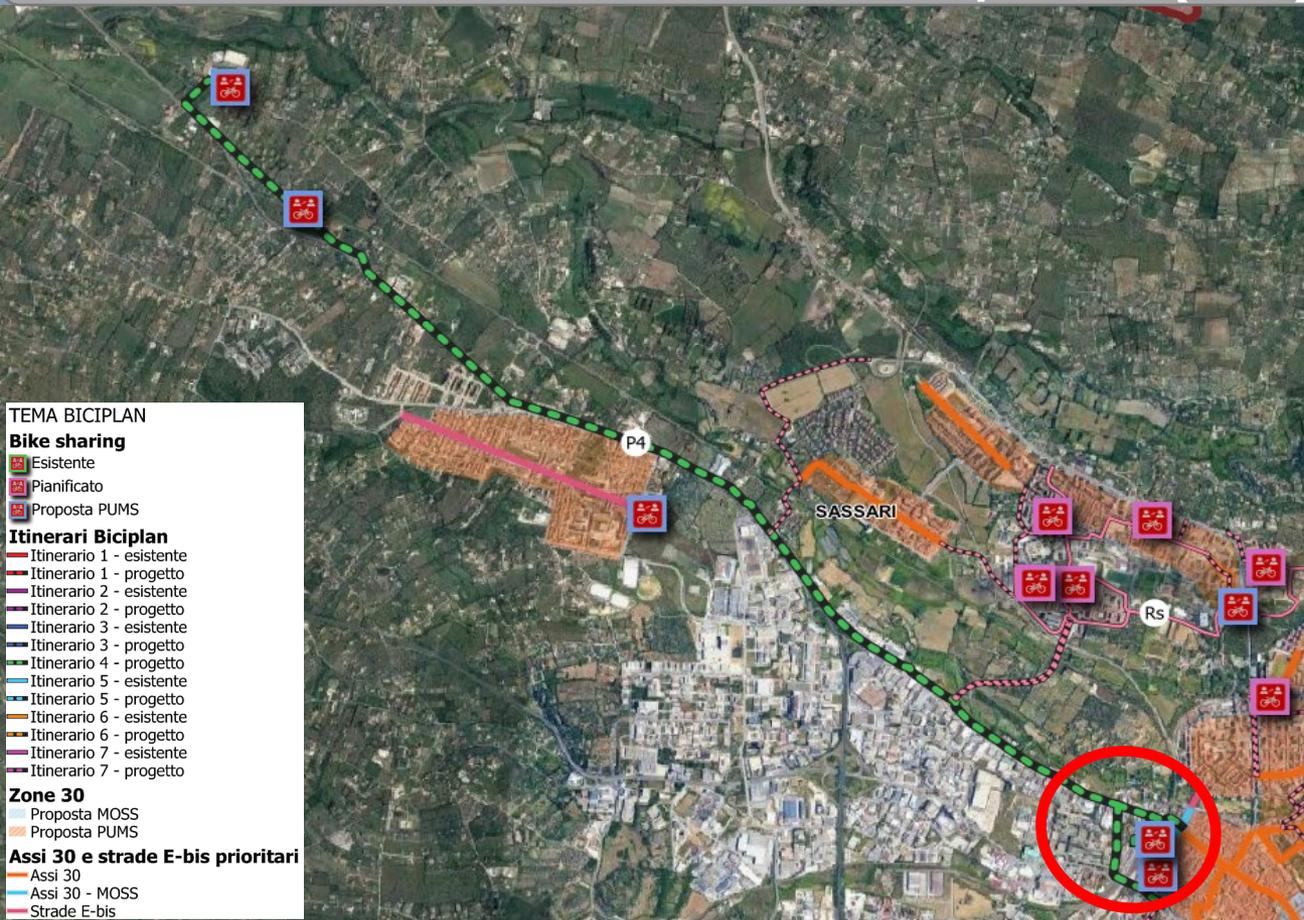
L'itinerario prioritario si sviluppa per lo più su rete proposta dal PUMS.

Il punto di partenza dell'itinerario è Via Francesco Cossiga, sul fronte di tre istituti scolastici, proprio questo primo tratto fino all'Emiciclo Garibaldi è su tratto esistente.

Il resto dell'itinerario di sviluppa:

- Tratto Via Manno all'interno di Zona 30 in corso di approfondimento nel progetto MOSS,
- Tratto Viale Trento su percorso dedicato, da valutare introduzione corsia ciclabile (introdotte nel 2020),
- Tra Via Savoia e la rotatoria di Via degli Astronauti si ipotizza progettazione di strada 30 lungo Via De Carolis (in alternativa corsia ciclabile lungo Via Luna e Sole)
- Da qui, lungo Via Luna e Sole e Via Mastino itinerario all'interno di Zona 30 proposta dal PUMS

Itinerario 4 – Centro Intermodale – Zona Industriale – Li Punti – Centro Universitario Sportivo (CUS)



Allo stato attuale non risultano esistenti percorsi dedicati alla mobilità dolce tra l'area stazione e l'area a ovest oltre il fascio di binari e adiacente alla zona industriale/commerciale che si sviluppa lungo Via Predda Niedda. Si propone la connessione tra l'area centrale compatta presso la stazione e il Centro Intermodale, con la cerniera di mobilità di previsione a Li Punti e il CUS sfruttando la previsione da PNRR di un nuovo percorso ciclabile lungo Viale Porto Torres. **La principale criticità di questo itinerario è rappresentata dalla mancanza di permeabilità provocata dal fascio di binari.**

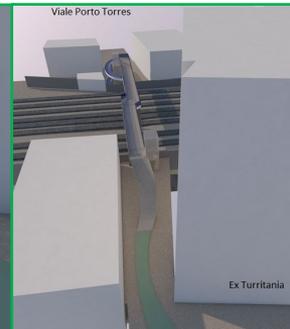
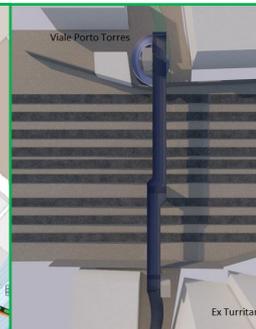
Questa è affidata da sottopasso ferroviario di Via Pressa Niedda e da sovrappasso ferroviario di Viale Porto Torres. Lo schema di itinerario, infatti propone la duplice possibilità di «scavalco» mediante allargamento del sottopasso esistente (intervento previsto nell'ambito del progetto Centro Intermodale) ed eventuale allargamento del cavalcaferrovia. Per quest'ultimo aspetto si rimanda alla slide successiva, circa la proposta di un nuovo scavalco ferroviario.

Itinerario 4 – Centro Intermodale – Zona Industriale – Li Punti – Centro Universitario Sportivo (CUS) – CRITICITA' E POSSIBILI SOLUZIONI

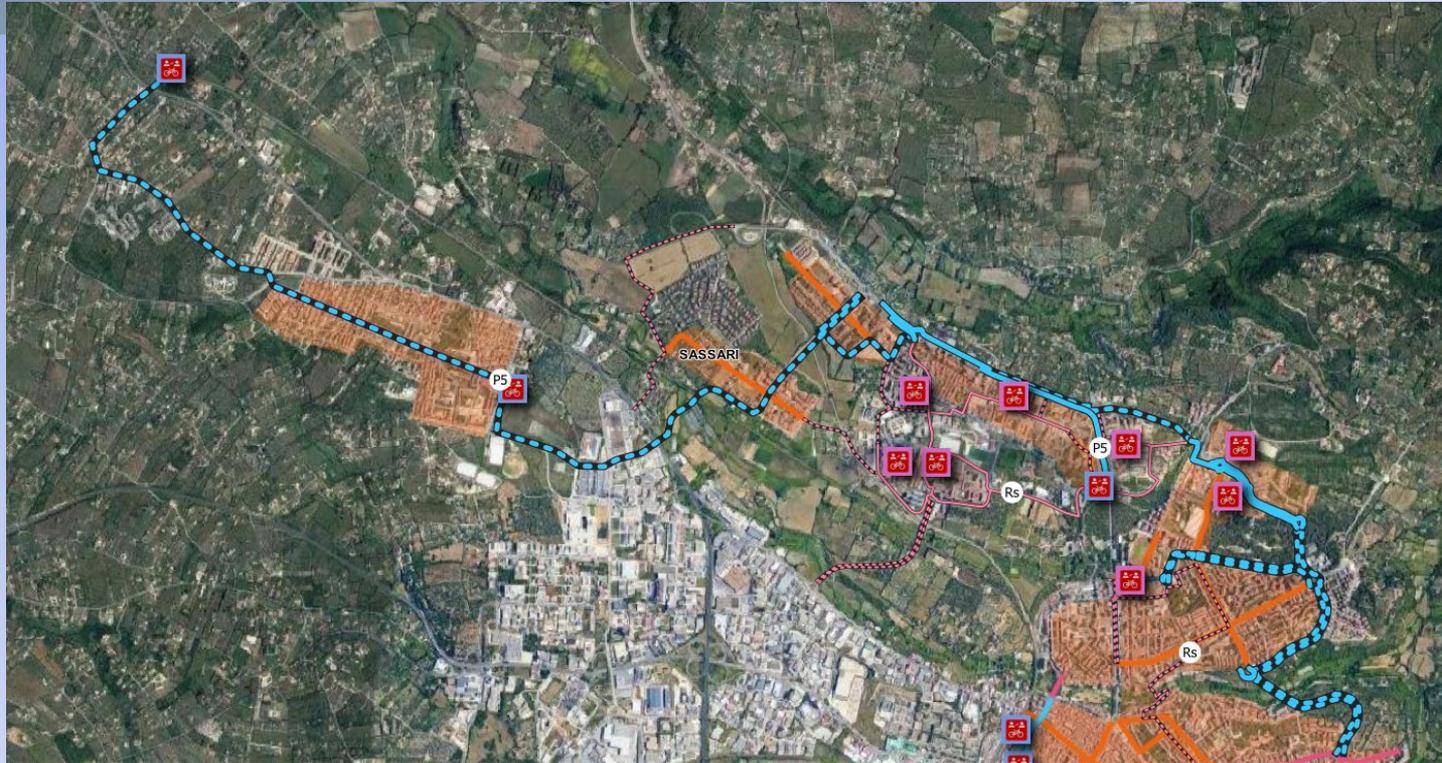
Superamento della linea ferroviaria: dal Cavalcavia di Corso Trinità alla proposta di un nuovo collegamento pedonale e ciclabile

Attualmente la percorribilità pedonale, ciclistica e dei mezzi di micromobilità elettrica, presenta molteplici criticità (vedi foto a lato) per le quali la risoluzione delle stesse, delle intersezioni presenti, dei salti di quota, l'allineamento dei fabbricati, non è di facile attuazione.

È al vaglio la proposta di creare un **nuovo attraversamento strettamente dedicato alla mobilità dolce** che, dal Corso Vittorio Emanuele – Piazza S. Antonio, superi le linee ferroviarie ed arrivi direttamente sul Viale Porto Torres (schema dell'idea di collegamento in basso). Questo potrebbe permettere anche di creare un collegamento diretto e un nuovo e ritrovato flusso pedonale con la parte della città "oltre la ferrovia", proseguendo un passeggiata che dal centro possa connettere le attività commerciali, il cimitero (ingresso principale), insieme a tutte le altre residenze presenti ed inoltre, non meno importante, anche una connessione ciclabile diretta costituendo quasi un unico asse che collegherebbe il centro città con la sua spiaggia di Platamona.



Itinerario 5 – San Giovanni – Li Punti – Latte Dolce – Baddimanna – Valle Riu Sant’Orsola



TEMA BICIANI

Bike sharing

- Esistente
- Pianificato
- Proposta PUMS

Itinerari Biciplan

- Itinerario 1 - esistente
- Itinerario 1 - progetto
- Itinerario 2 - esistente
- Itinerario 2 - progetto
- Itinerario 3 - esistente
- Itinerario 3 - progetto
- Itinerario 4 - progetto
- Itinerario 5 - esistente
- Itinerario 5 - progetto
- Itinerario 6 - esistente
- Itinerario 6 - progetto
- Itinerario 7 - esistente
- Itinerario 7 - progetto

Zone 30

- Proposta MOSS
- Proposta PUMS

Assi 30 e strade E-bis prioritari

- Assi 30
- Assi 30 - MOSS
- Strade E-bis

L'itinerario prioritario si sviluppa per lo più su rete pianificata (Via Pigliaru, Via Sturzo previsioni PNRR) o proposta dal PUMS (Sant'Orsola-Li Punti lungo previsione tracciato metrotranvia, da confermare). Si propone il collegamento tra San Giovanni (stazione FS) e Baddimanna. Il tratto tra la Buddi Buddi e Via Pirandello è su percorsi esistenti, così come i percorsi nel quartiere Baddimanna (Via Piredda). Per i tratti pianificati e di proposta PUMS:

- San Giovanni-Sp132- Quartiere Li Punti, valutare introduzione corsia ciclabile o sede propria – l'itinerario segue, in ogni caso, l'ipotesi 1 della linea metrotranviaria proposta tra Sassari e Porto Torres
- Li punti (cerniera di mobilità) – Sant'Orsola, proposta PUMS di previsione in affiancamento dello sviluppo di linea metrotranviaria,
- Rammagliatura della rete ciclabile tra la Buddi Buddi e Via Piredda proposta PUMS da valutare su sede riservata;
- Via Piredda di penetrazione al quartiere Baddimanna da previsione progetto comune
- Prosecuzione da Via Piredda a Via Ossi e a Via Sturzo previste da PNRR in sede propria

Itinerario 6 – Rockefeller – Abruzzi – Piazza Segni (cerniera di mobilità)

TEMA BICIPLAN

Bike sharing

- Esistente
- Pianificato
- Proposta PUMS

Itinerari Biciplan

- Itinerario 1 - esistente
- Itinerario 1 - progetto
- Itinerario 2 - esistente
- Itinerario 2 - progetto
- Itinerario 3 - esistente
- Itinerario 3 - progetto
- Itinerario 4 - progetto
- Itinerario 5 - esistente
- Itinerario 5 - progetto
- Itinerario 6 - esistente
- Itinerario 6 - progetto
- Itinerario 7 - esistente
- Itinerario 7 - progetto

Zone 30

- Proposta MOSS
- Proposta PUMS

Assi 30 e strade E-bis prioritari

- Assi 30
- Assi 30 - MOSS
- Strade E-bis



L'itinerario prioritario si sviluppa per lo più su rete esistente.

Il punto di partenza indicato è presso la rotatoria di Via Rockefeller e Via Washington, con interconnessione all'itinerario prioritario 1.

La pista ciclabile esistente costeggia quella definita come «tangenziale» urbana di Sassari a sud fino alla rotatoria di Via Milano.

Da Via Milano, sempre su percorso esistente si sviluppa fino al Parco ai Caduti del Mare.

Da questo punto fino a Piazza Segni (cerniera di mobilità) l'itinerario proposto si sviluppa proposta PUMS, in particolare:

- Parco Caduti al Mare – Largo Molino a vento: valutare percorso in sede dedicata;
- Viale Adua-Piazza Segni: percorso all'interno di Zona 30 di proposta PUMS.

Itinerario 7 – Via Milano – Via Vardabasso – Via Luna e Sole



TEMA BICIANIPLAN

Bike sharing

-  Esistente
-  Pianificato
-  Proposta PUMS

Itinerari Biciplan

-  Itinerario 1 - esistente
-  Itinerario 1 - progetto
-  Itinerario 2 - esistente
-  Itinerario 2 - progetto
-  Itinerario 3 - esistente
-  Itinerario 3 - progetto
-  Itinerario 4 - progetto
-  Itinerario 5 - esistente
-  Itinerario 5 - progetto
-  Itinerario 6 - esistente
-  Itinerario 6 - progetto
-  Itinerario 7 - esistente
-  Itinerario 7 - progetto

Zone 30

-  Proposta MOSS
-  Proposta PUMS

Assi 30 e strade E-bis prioritari

-  Assi 30
-  Assi 30 - MOSS
-  Strade E-bis

L'itinerario prioritario si sviluppa per lo più su rete programmata e in parte su percorso esistente.

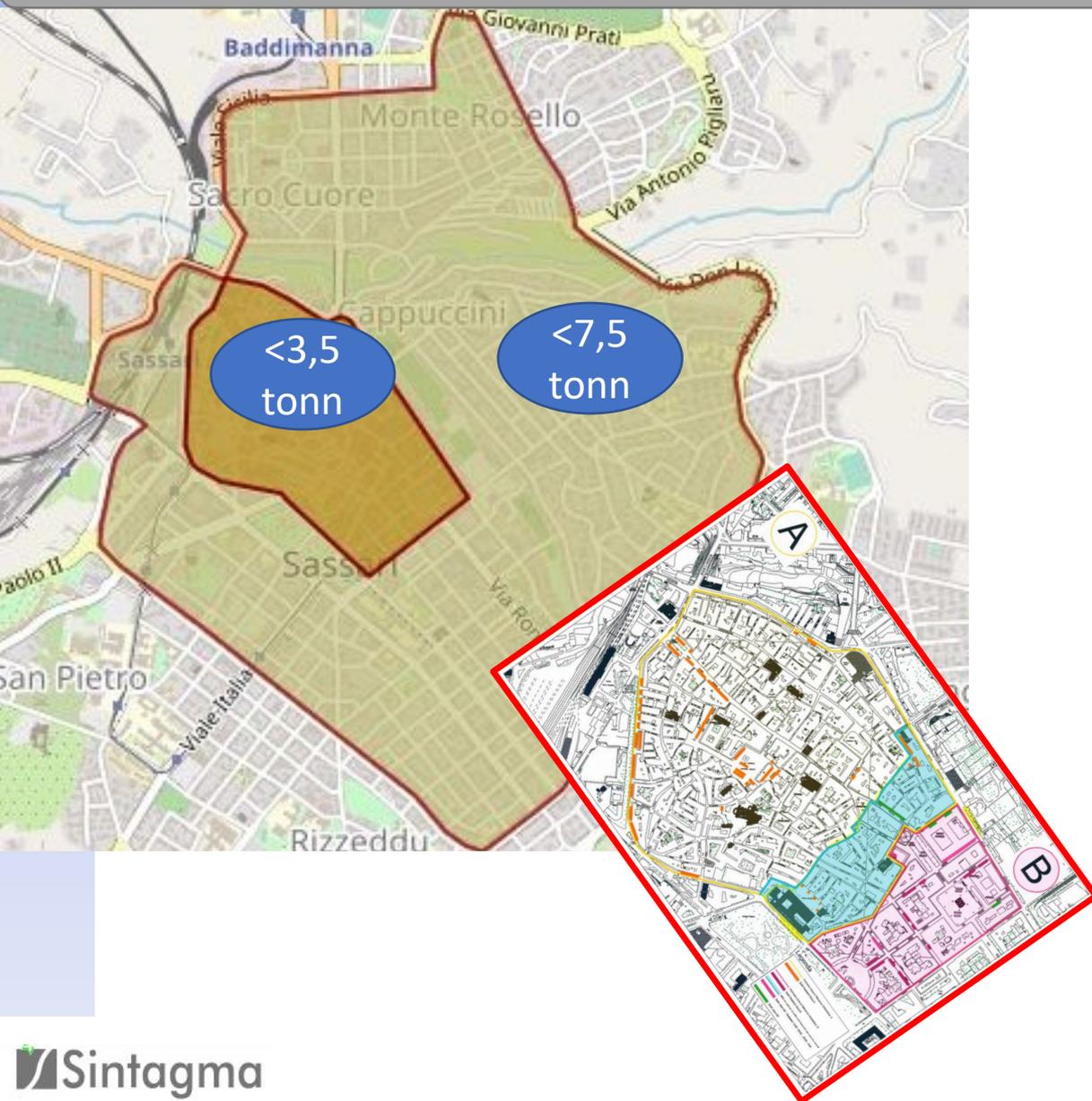
Il percorso si innesta all'itinerario prioritario 6 presso la rotatoria Via Verona – Via Milano e lungo la Via Milano è parte della previsione PNRR di percorso per la mobilità dolce.

Dalla rotatoria Via Milano – Via Vardabasso l'itinerario piega verso nord su tratto esistente e, in affiancamento alla viabilità di progetto, si riconnette a Via Luna e Sole.

Sempre dalla stessa rotatoria, l'itinerario prosegue verso est e si riconnette alla rete delle vie verdi (Via Verde n. 4) e ai percorsi naturalistici sul versante est del comune.

NON PIU' ZONE A TRAFFICO LIMITATO MA «AREE A BASSA EMISSIONE»

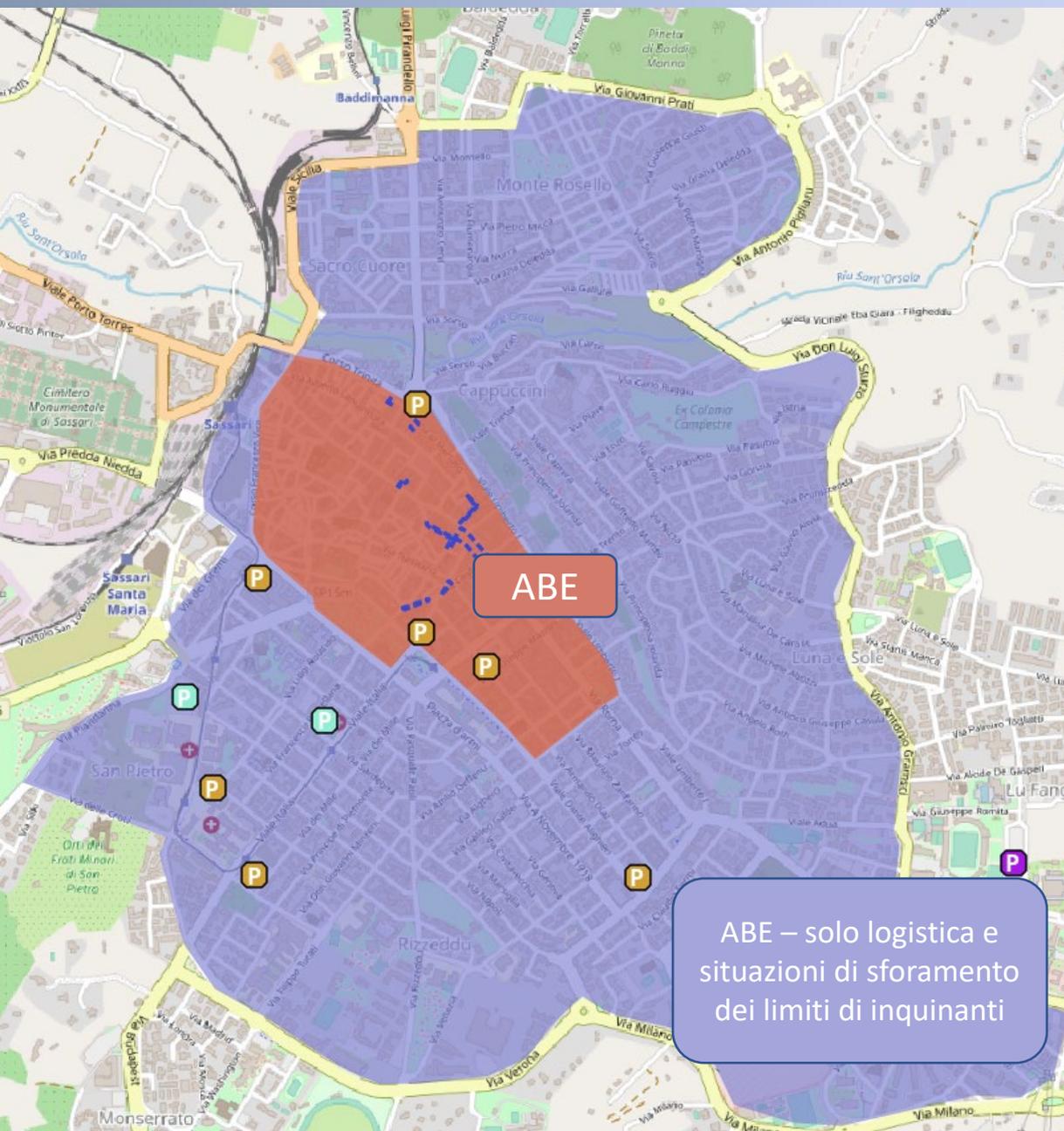
LE AZIONI DI PIANO : Aree a Basse Emissioni, spazi pedonali e qualità urbana



Sulla scia dell'attuale **perimetrazione delle ZPRU**, che ricalca quella che è l'area di maggiore pregio del centro storico sassarese, e che, come riportato nell'immagine è anche **l'area presso la quale non sono ammessi veicoli commerciali con carico maggiore alle 3,5 tonn**, il PUMS definisce una proposta di perimetrazione e di regolamentazione di **Aree a Basse Emissioni (ABE)**.

Tale perimetrazione sarà funzionale anche per la regolamentazione dei transiti dei mezzi per la logistica urbana nella città compatta

NON PIU' ZONE A TRAFFICO LIMITATO MA «AREE A BASSA EMISSIONE»

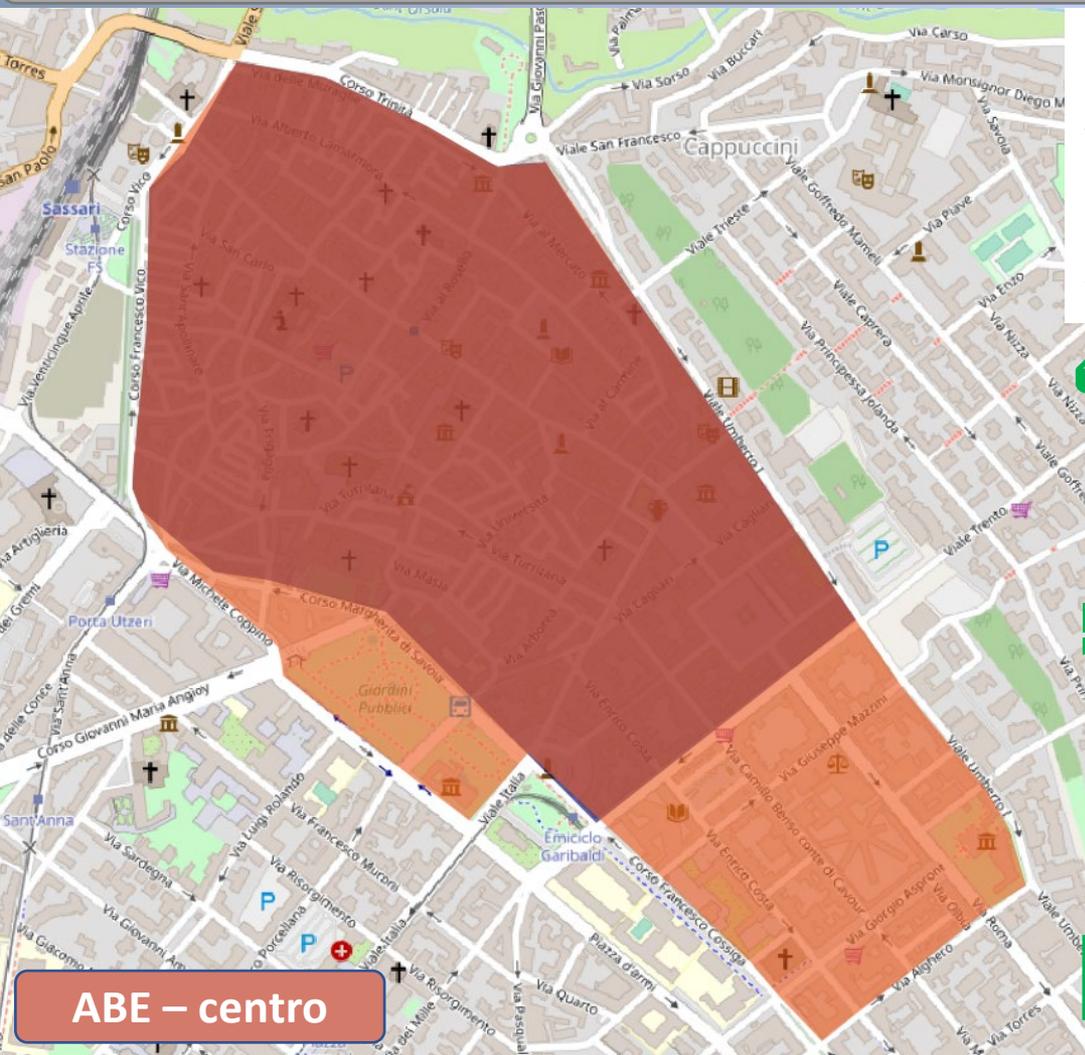


L'istituzione di una Area a Basse Emissioni (ABE, o Low Emission Area – LEA) si configura come **azione disincentivante l'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato agendo sulla domanda di mobilità.**

Obiettivi generali della ABE:

- riduzione del traffico di **attraversamento** nel Centro Storico;
- riduzione delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti nelle aree storiche di pregio;
- riduzione dell'incidentalità;
- aumento della velocità commerciale del trasporto pubblico locale;
- incentivo alla diffusione dei veicoli a minor impatto ambientale;
- facilitazione delle operazioni legate alla logistica urbana;
- riduzione del traffico notturno legato alla movida;
- modulazione degli accessi in occasione di particolari eventi o specifici periodi dell'anno.

NON PIU' ZONE A TRAFFICO LIMITATO MA «AREE A BASSA EMISSIONE»



La proposta PUMS per la città di Sassari individua l'area ZPRU estesa a sud-est fino a Via Alghero a Via Cossiga e a sud fino a Viale Italia e Viale Mancini (esclusi) per l'attivazione di un'area ABE per la regolamentazione flessibile dei traffici veicolari.



Prime ipotesi di **regolamentazione per la circolazione veicolare**: si può prevedere la limitazione dell'ingresso ai veicoli inquinanti (es. al di sotto di Euro 4) e di lunghezza inferiore a 7,5 m.



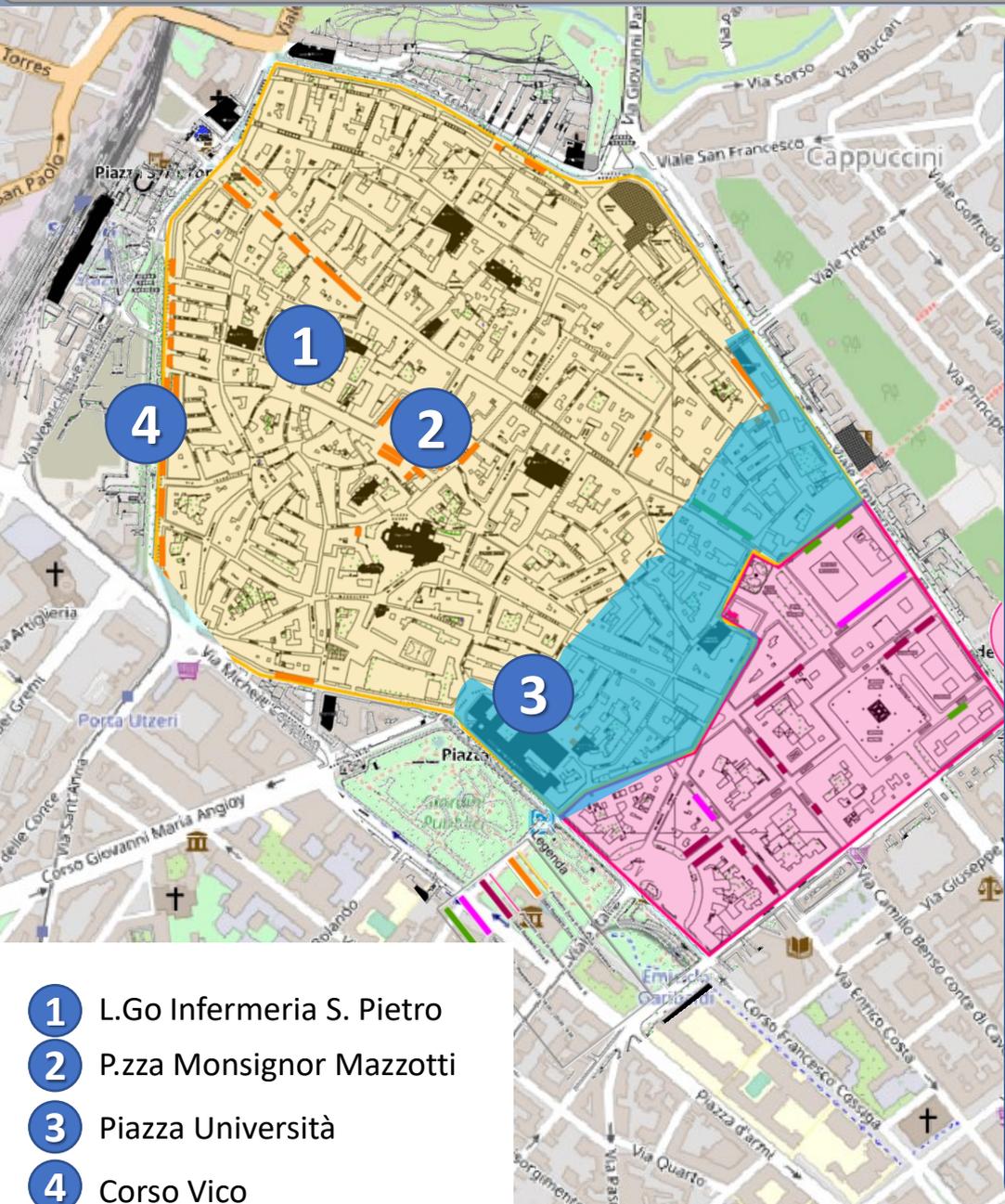
Prime ipotesi di **regolamentazione per la logistica urbana delle merci**, dovranno essere implementati gli stalli per il carico/scarico, limitare l'accesso ai soli veicoli commerciali leggeri a pieno carico (a metano, maggiori di Euro 4 ed elettrici)..



L'attivazione della ABE richiede il **controllo degli ingressi** (eventualmente anche le uscite) dall'area mediante l'installazione di varchi elettronici.

L'area individuata dovrà essere approfondita in cascata al PUMS coinvolgendo residenti, commercianti e stakeholders.

IL RECUPERO E LA VALORIZZAZIONE DELLE PIAZZE: NUOVI SPAZI PEDONALI



Il PUMS di Sassari individua degli spazi, oggi occupati dalla sosta, per il loro recupero e riqualificazione.

Nelle ZPRU istituite, l'offerta di stalli per residenti occupano spazi di pregio da recuperare per la fruizione da parte di pedoni, in occasione di eventi e per la convivialità.

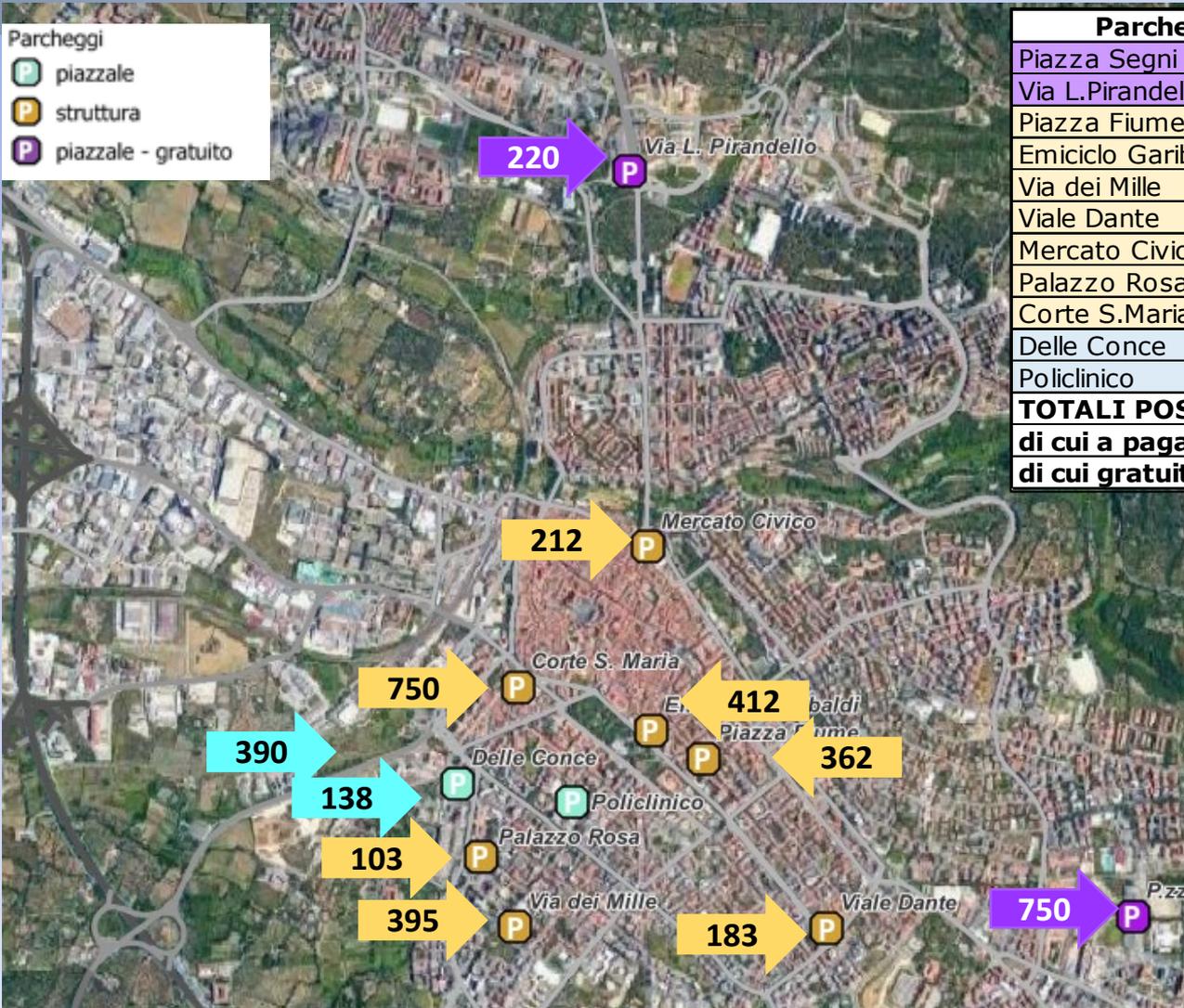
Ad titolo esemplificativo, si riportano i casi di Piazza Mazzotti, Largo S. Pietro, Piazza Università, Corso Vico, che possono trovare attuazione attraverso:

- Interramento della sosta (caso di Piazza Mazzotti, con previsione di parcheggio interrato);
- L'indirizzamento, attraverso convenzioni, presso i parcheggi in struttura limitrofi esistenti
- La nuova offerta di sosta di previsione in Via XXV Aprile

Il sistema della sosta nell'area centrale compatta di Sassari

Parcheggi

	piazzale
	struttura
	piazzale - gratuito



Parcheggio	Posti Auto	Tipologia
Piazza Segni	750	piazzale - gratuito
Via L.Pirandello	220	piazzale - gratuito
Piazza Fiume	362	struttura - pagamento
Emiciclo Garibaldi	412	struttura - pagamento
Via dei Mille	395	struttura - pagamento
Viale Dante	183	struttura - pagamento
Mercato Civico	212	struttura - pagamento
Palazzo Rosa	103	struttura - pagamento
Corte S.Maria	750	struttura - pagamento
Delle Conce	390	piazzale - pagamento
Policlinico	138	piazzale - pagamento
TOTALI POSTI AUTO	3915	
di cui a pagamento	2945	
di cui gratuiti	970	

Il sistema della sosta nel comune di Sassari si compone di:

- **Parcheggi a raso** (a pagamento e gratuiti);
- **Parcheggi in struttura.**

La gestione del sistema sosta a pagamento su strada nel comune di Sassari è affidata a Saba Italia S.p.A. **Gli stalli blu sono n.730** e sono a pagamento tutti i giorni dal lunedì al sabato dalle ore 09:00 alle ore 13:00 e dalle ore 16:00 alle ore 20:00; sono esclusi la domenica e i giorni festivi.

La tariffa è unica per tutte le zone e prevede il pagamento di € 0,50 ogni 20 minuti non frazionabile.

All'attuale sistema della sosta in struttura, su piazzali, lungo strada (a pagamento e non) è prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio in Piazza XXV Aprile parte del Centro Intermodale

Dai parcheggi di scambio alle cerniere di mobilità L'esempio di Perugia e la cerniera di mobilità di Piano di Massiano

Centro storico

Linea Minimetrò

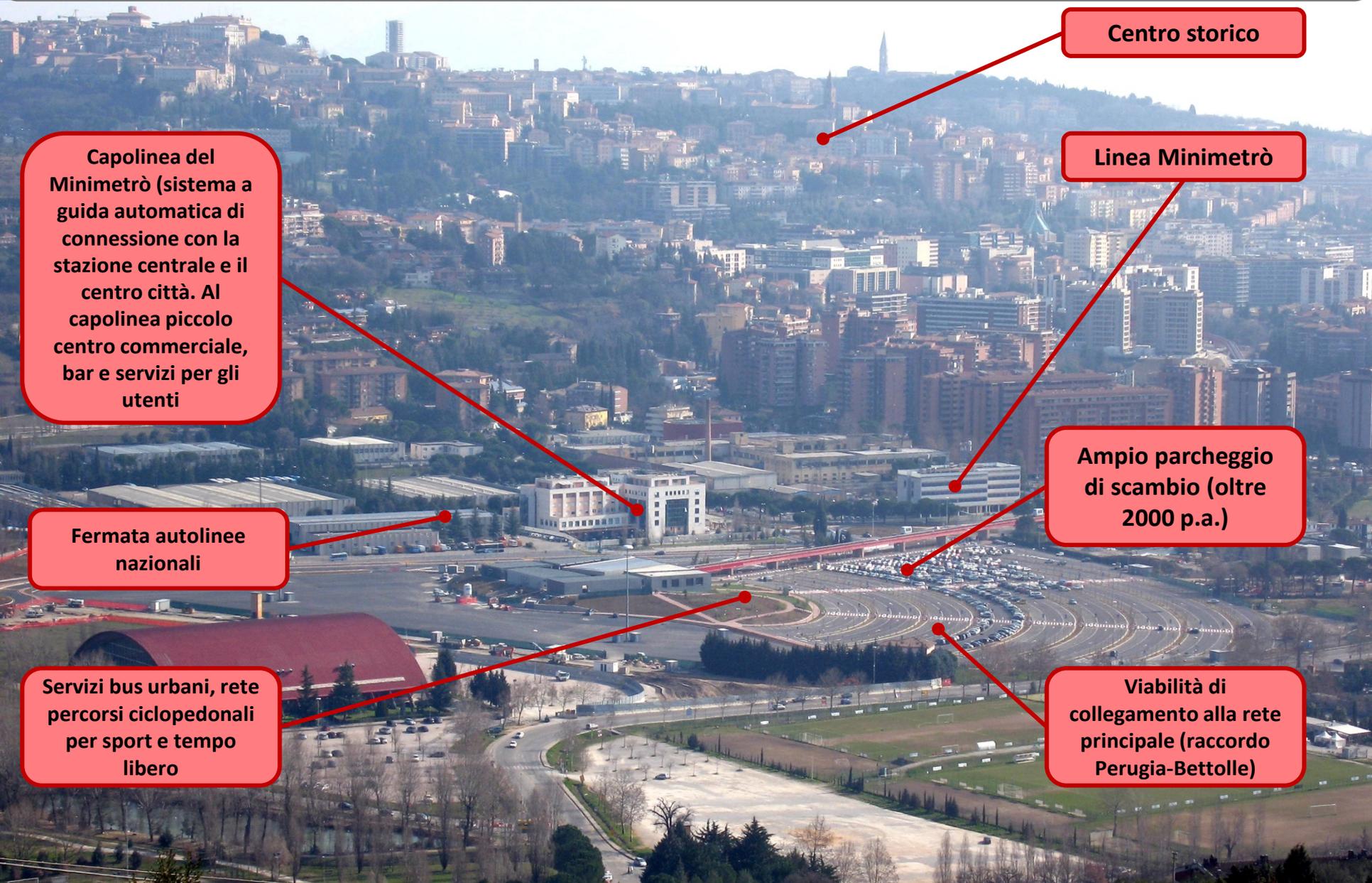
Capolinea del Minimetrò (sistema a guida automatica di connessione con la stazione centrale e il centro città. Al capolinea piccolo centro commerciale, bar e servizi per gli utenti)

Ampio parcheggio di scambio (oltre 2000 p.a.)

Fermata autolinee nazionali

Servizi bus urbani, rete percorsi ciclopedonali per sport e tempo libero

Viabilità di collegamento alla rete principale (raccordo Perugia-Bettolle)



Dai parcheggi di scambio alle cerniere di mobilità

Servizi M.a.a.S. e Smart



Bike Sharing



Car Sharing



Wi fi libero



Colonnine ricarica elettrica e stalli dedicati



Sosta di scambio

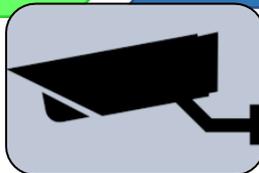


Mobility Management



Bar - Tabacchi - Giornali per presenziamento

Videosorveglianza



Ausilio alla city logistics
Lockers
Punto di ritiro



Acqua pubblica



LE AZIONI DI PIANO : DAI PARCHEGGI DI SCAMBIO ALLE CERNIERE DI MOBILITA' – IL NUOVO SISTEMA DELLA SOSTA TRA PARCHEGGI DI RELAZIONE E NODI INTERMODALI

Localizzazione delle cerniere proposte dal PUMS di Sassari



FUNZIONALI PER LA MOBILITÀ SISTEMATICA, PER I GRANDI EVENTI E PER LE GIORNATE EMERGENZIALI DI SFORAMENTO DEI LIMITI DI INQUINAMENTO COME LUOGHI DI ATTESTAMENTO DELLE AUTO

1 - Centro Intermodale di Previsione e l'area di parcheggio di Piazza XXV Aprile

La prima cerniera di mobilità individuata corrisponde con la previsione del nuovo Centro Intermodale di Sassari che interessa l'area dismessa (ex scalo ferroviario RFI) tra Via S. Paolo e la linea ferroviaria di RFI e l'area tra Via XXV Aprile e Corso Vico adiacente alla linea metrotraviaria. In particolare, su quest'ultima area è previsto un ampio parcheggio con piazza sovrastante.

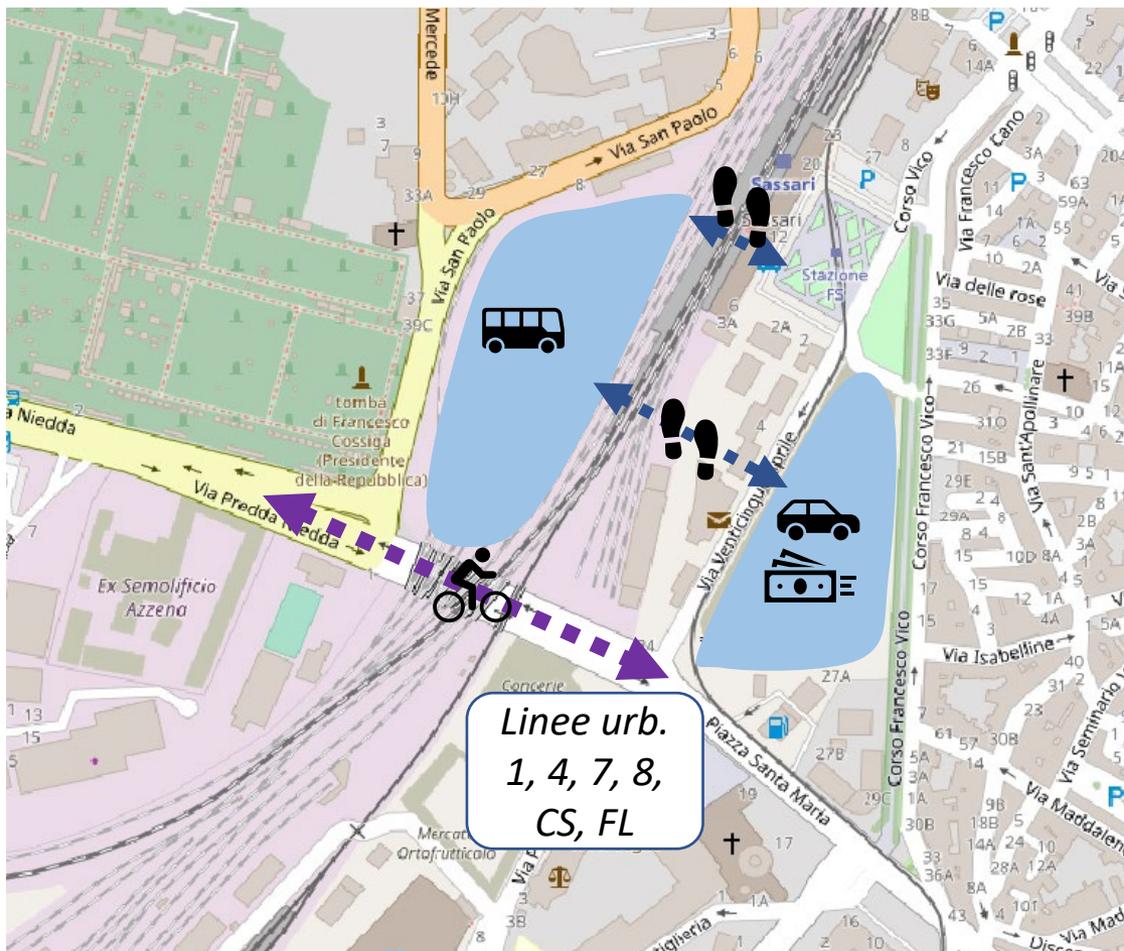
SERVIZI PER I PRINCIPALI MODI DI TRASPORTO:

AUTO – Ampliamento a ovest, oltre la Via Provinciale per Lecce, dell'attuale offerta di sosta per auto (oggi park Via Spalato)

TPL gomma – Autostazione di Via S. Paolo con oltre 30 stalli bus (capolinea linee ATL, ARST e compagnie private). Proposta PUMS di servizi TPL dedicati alle cerniere

TPL sede fissa – Adiacenza delle linee per Sorso e Alghero (ARST) e della linea RFI (es. collegamento Porto Torres). Metrotranvia per le cliniche in Via XXV Aprile

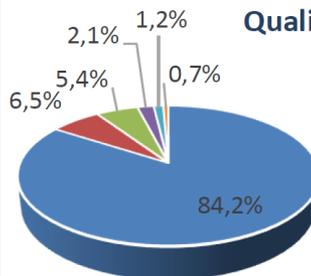
MOBILITÀ DOLCE – Percorsi pedonali di connessione a Via XXV Aprile e alla stazione di Sassari (ARST + RFI)
Proposta PUMS di percorsi ciclabili «scavalco della linea ferroviaria»



Il Questionario Online: IL PUNTO DI VISTA DEI CITTADINI LE AUTO ELETTRICHE

Quali di questi sistemi usa per spostarsi?	VALORE	%
Non uso nessuno di questi	769	84,2%
Bicicletta elettrica	59	6,5%
Auto ibrida	49	5,4%
Monopattino elettrico	19	2,1%
Auto elettrica	11	1,2%
Monopattino	6	0,7%
Totale	913	100,0%

*Si è data la possibilità di fornire più risposte

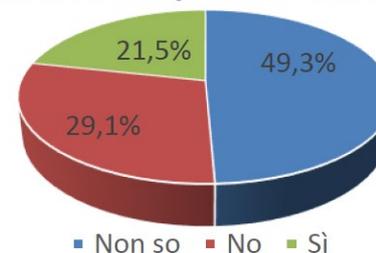


Quali di questi sistemi usa per spostarsi?

- Non uso nessuno di questi
- Bicicletta elettrica
- Auto ibrida
- Monopattino elettrico
- Auto elettrica

Ritiene di poter acquistare un'auto elettrica nei prossimi 3 anni?	VALORE	%
Non so	442	49,3%
No	261	29,1%
Sì	193	21,5%
Totale	896	100,0%

Ritiene di poter acquistare un'auto elettrica nei prossimi 3 anni?

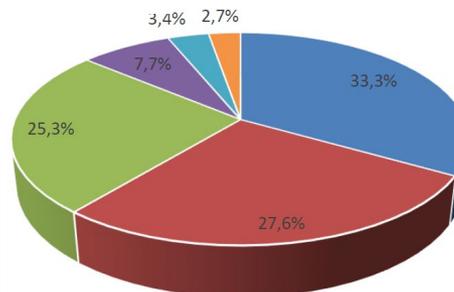


- Non so
- No
- Sì

Se non pensa di poter acquistare un'auto elettrica, perché?	VALORE	%
Tutte e tre le risposte seguenti	87	33,3%
Costo d'acquisto troppo elevato	72	27,6%
Non sono interessato	66	25,3%
Problemi di ricarica	20	7,7%
Autonomia di viaggio	9	3,4%
Non risponde	7	2,7%
Totale	261	100,0%

*Risponde chi dichiara che non acquisterà un'auto elettrica

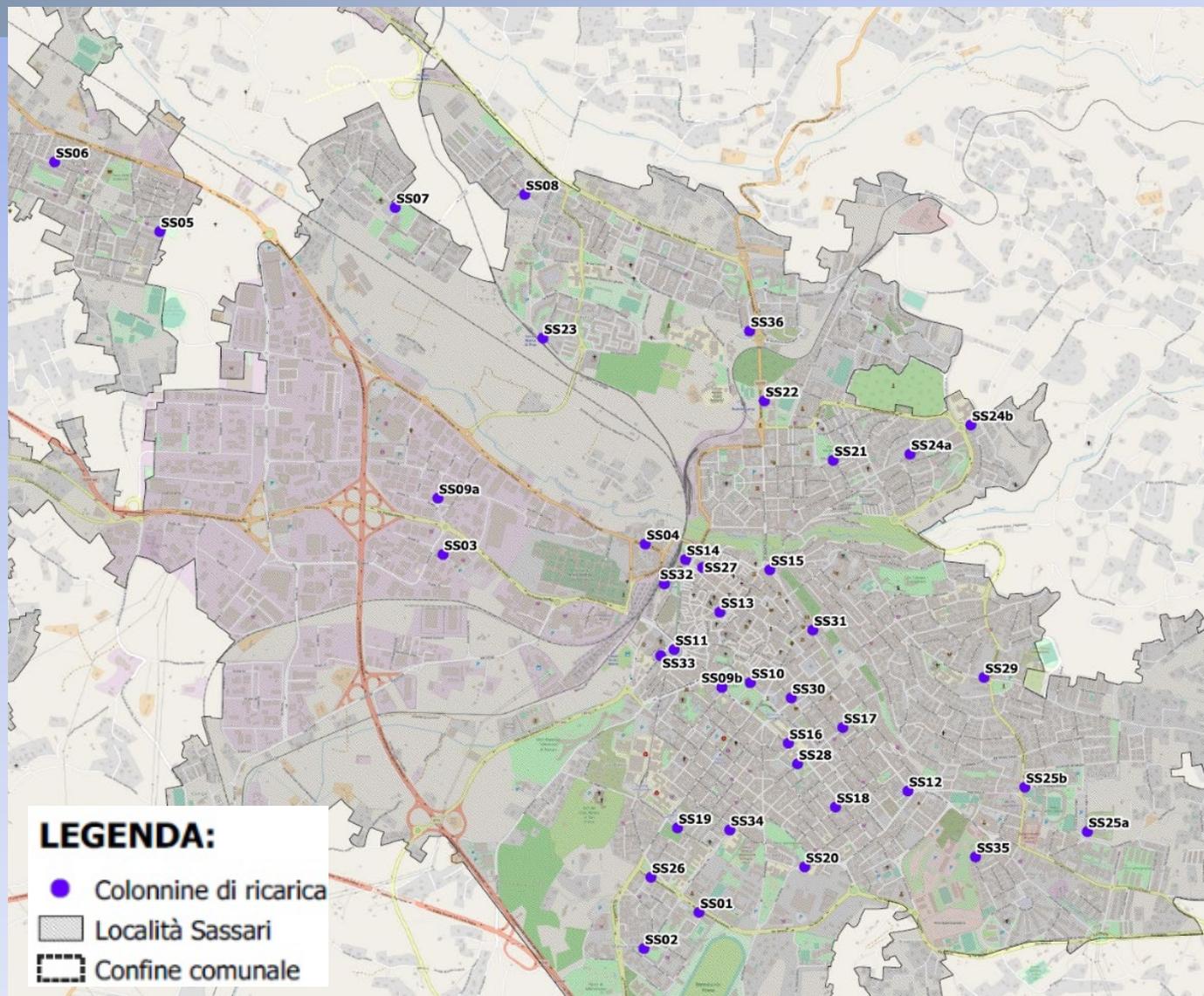
Se non pensa di poter acquistare un'auto elettrica, perché?



- Tutte e tre le risposte precedenti
- Costo d'acquisto troppo elevato
- Non sono interessato
- Problemi di ricarica
- Autonomia di viaggio
- Non risponde

LE AZIONI DI PIANO SASSARI SMART

Implementazione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici



Nella città di Sassari attualmente non è presente una rete di colonnine di ricarica per veicoli elettrici indispensabile per lo sviluppo della mobilità elettrica.

Nell'aprile 2021 la Regione Sardegna e Enel X hanno firmato un protocollo d'intesa per favorire la sostenibilità ambientale e la transizione energetica. Saranno 1.176 i punti di ricarica installati sul territorio regionale a cura e spese di Enel X di cui **39 nel territorio del comune di Sassari.**

La localizzazione delle postazioni è prevista anche presso le cerniere di mobilità individuate dal PUMS.

LE APP PER LA MOBILITÀ

APP per smartphone oggi disponibili a Sassari



Il progetto SPARK - Sardegna Parking

App che indica i **parcheggi liberi** più vicini alla posizione del cittadino oppure ad una posizione di destinazione impostata dal cittadino. I parcheggi a pagamento, per disabili o in Zone a Traffico Limitato, o a tempo saranno indicati in modo differente sulla mappa.

L'app dovrà essere integrata con il sistema SISTR/Geoportale della RAS o con analoghi sistemi esterni (es. TomTom TeleAtlas, Google Maps, Microsoft Bing Maps, ecc) e, per i parcheggi a pagamento, con il **sistema pagoPA della Regione Autonoma della Sardegna.**



La città e le connessioni con i grandi hub della mobilità

Le previsioni di collegamento tra le infrastrutture del porto e dell'aeroporto favoriscono la mobilità turistica sostenibile incrementando l'offerta di servizi



TPL: Linea ARST nr. 719
Percorso: 24 km
Tempo: 30 minuti

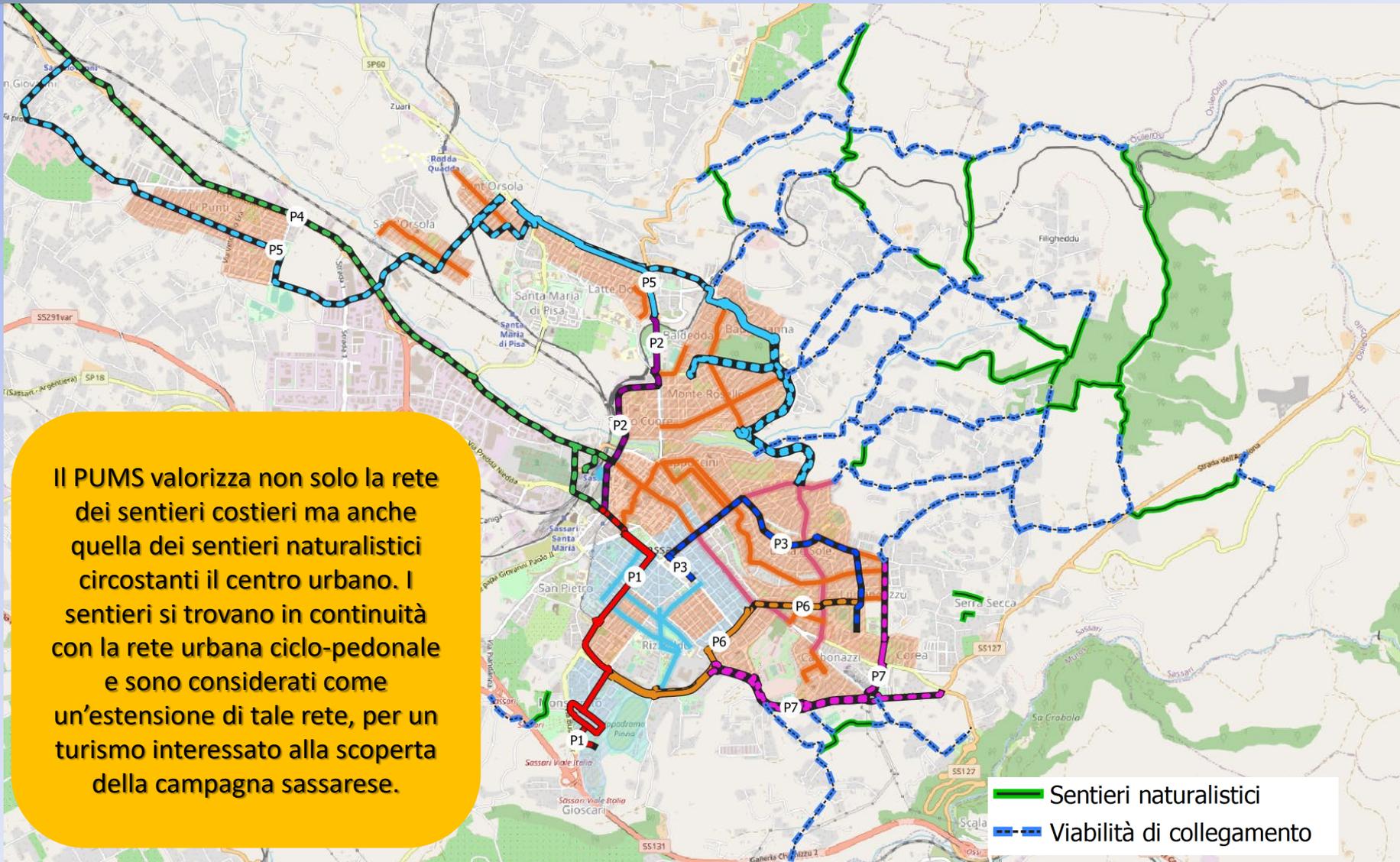
CITTÀ DI SASSARI



TPL: Linea ARST nr. 760
Percorso: 35 km
Tempo: 30 minuti

SASSARI CITTÀ TURISTICA

La rete dei sentieri naturalistici



Il PUMS valorizza non solo la rete dei sentieri costieri ma anche quella dei sentieri naturalistici circostanti il centro urbano. I sentieri si trovano in continuità con la rete urbana ciclo-pedonale e sono considerati come un'estensione di tale rete, per un turismo interessato alla scoperta della campagna sassarese.

La rete cicloturistica e l'interconnessione con la rete di mobilità dolce urbana

Itinerario pedonale centro storico



- 1 Fontana di Rossello
- 2 Teatro civico
- 3 Chiesa Santa Caterina
- 4 Pinacoteca
- 5 Palazzo ducale
- 6 Cattedrale di San Nicola
- 7 Museo Brigata Sassari
- 8 Castello Aragonese
- 9 Palazzo Cugurra
- 10 Museo Sanna

Il PUMS propone la valorizzazione di un itinerario pedonale a partire dalla stazione che va a toccare i principali poli culturali e luoghi di interesse del centro storico di Sassari.

Attrezzaggio camper stop e camper service

Camper service: luoghi facilmente accessibili dove il camperista può trovare attrezzature minime per il rifornimento dell'acqua, lo scarico dei reflui e prese di energia elettrica.

Camper stop: aree di sosta non attrezzate con servizi all'uomo e al veicolo.

Si prevede l'attrezzaggio di n.4 aree camper stop e camper service di cui n.2 alle cerniere di mobilità di Li Punti e Piazza Segni, una in località Palmadula e una in prossimità del lago Baratz e la spiaggia di Porto Ferro



Il PUMS e la City Logistics: indirizzi per la redazione del PULS



Gli obiettivi PUMS per il traffico merci e logistica urbana si riconducono a: **promozione e introduzione di mezzi a basso impatto inquinante**; riduzione della sosta irregolare; efficientamento della logistica urbana; miglioramento delle performance energetiche ed ambientali del parco veicolare merci.

Questi sono perseguibili con un'attenta pianificazione della distribuzione delle merci in area urbana: realizzazione della City Logistics e redazione di un piano di settore specifico (**PULS, Piano Urbano della Logistica Sostenibile**).

Oggi la regolamentazione relativa alle operazioni di logistica in ambito urbano relative a limitazione dei carichi assiali dei veicoli su determinate aree (vedi figura) mediante ordinanza sindacale.

Il PUMS individua una possibile soluzione per l'area urbana di Sassari considerando che il ruolo della Pubblica Amministrazione è cruciale, in quanto, il più importante strumento della City Logistics, è la regolamentazione. Per la creazione di un'area City Logistics a Sassari è funzionale la delimitazione di aree entro le quali dovranno essere regolamentati gli accessi ai veicoli maggiormente inquinanti e di grandi dimensioni che effettuano la distribuzione delle merci.

In generale, l'architettura del sistema di City Logistics, prevede: delimitazione dell'area di City Log, realizzazione di un Centro di Distribuzione Urbano (esterno al Centro Storico), realizzazione di aree NDA (Nearby Delivery Area) più prossima all'area regolamentata.

Il PUMS e la City Logistics: indirizzi per la redazione del PULS

Elementi base per lo sviluppo dei Piani Urbani della Logistica Sostenibile a Sassari

1 Misure regolamentari

RESTRITTIVE

Es. Limitazioni accesso o C/S diversificate per ABE e ABE merci in base alle caratteristiche del veicolo (carico, alimentazione)

Es. Limitazioni temporali (finestre orarie per C/S, tempi di permanenza accesso + operazioni C/S)

INCENTIVANTI (O «NORMATIVE PREMIANTI»)

Es. Accesso senza limitazioni orarie per specifiche categorie

2 Misure infrastrutturali

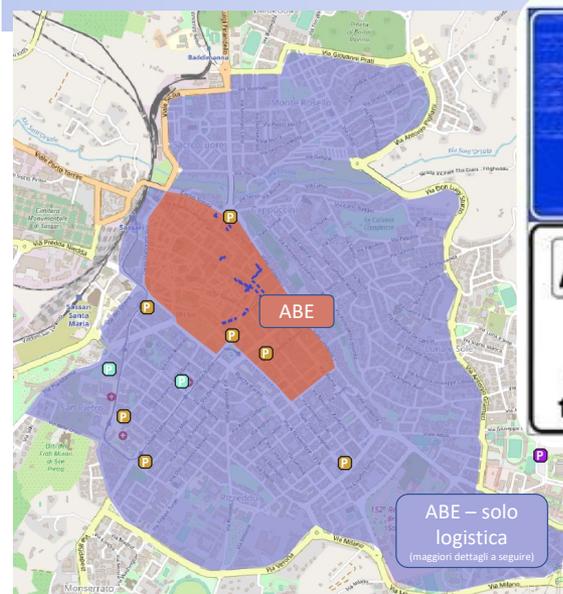
Realizzazione di piazzole di sosta per il carico/scarico merci

Es. piazzole "mutanti", utilizzabili anche da parte di veicoli leggeri in apposite finestre orarie

Es. piazzole protette da sistemi di accesso controllato (sbarre, dissuasori mobili, ecc.)

Installazione di parcel lockers

Es. presso le Cerniere di mobilità



3 Misure tecnologiche

Sistemi di controllo degli accessi (varchi)

Veicoli utilizzati per la distribuzione merci

MISURE DI CONCERTAZIONE CON I PRINCIPALI STAKEHOLDERS

Posizionamento pannelli a messaggio variabile per indirizzamento flussi di traffico esistenti e di previsione



LEGENDA:

Posizionamento pannelli a messaggio variabile

● Esistente da sostituire

● Nuova installazione

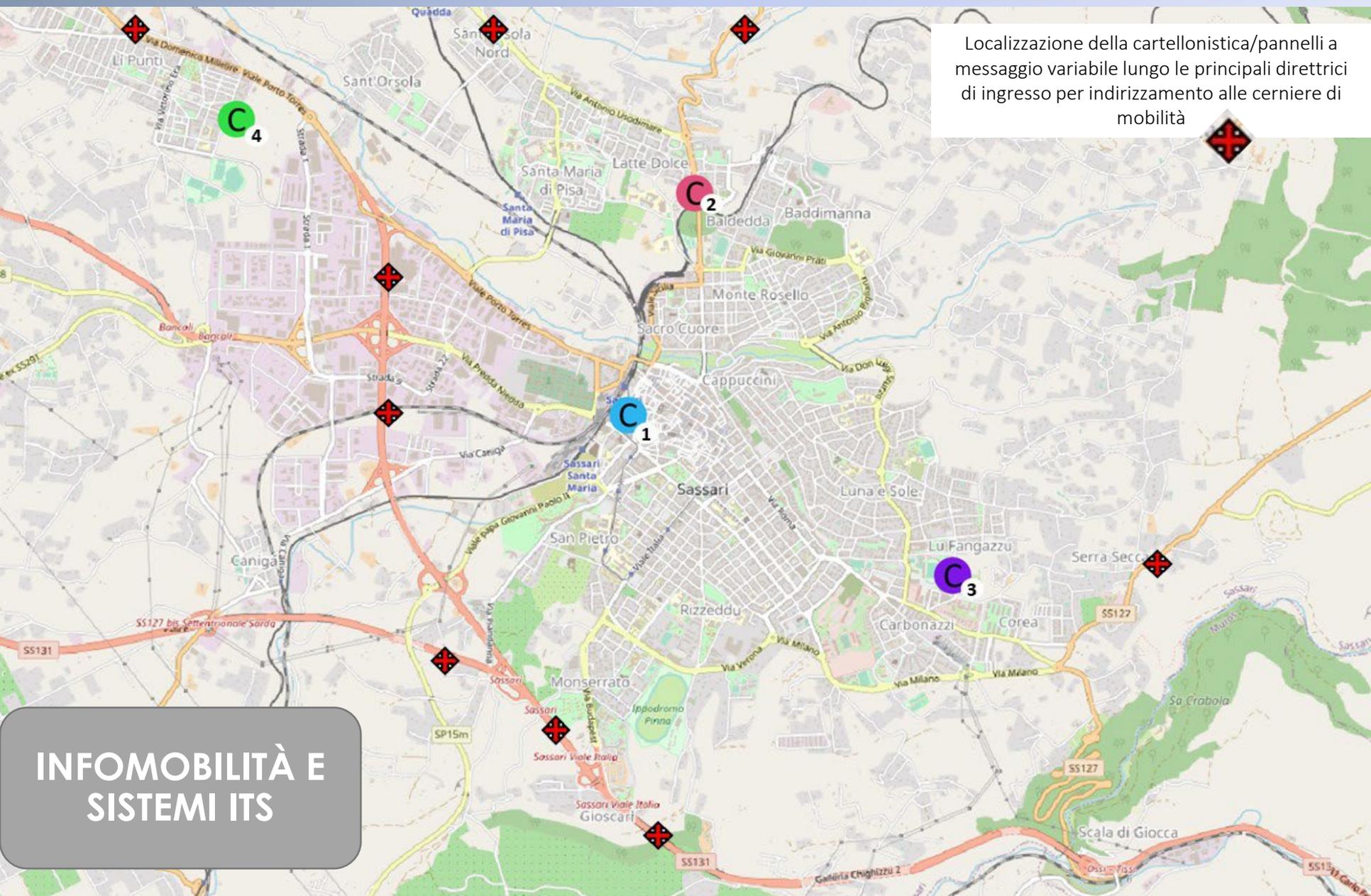
▭ Località Sassari

▭ Confini comunali

**INFOMOBILITÀ E
SISTEMI ITS**

Nuove applicazioni a Sassari: i PMV per l'indirizzamento dei traffici alle cerniere di mobilità

Localizzazione della cartellonistica/pannelli a messaggio variabile lungo le principali direttrici di ingresso per indirizzamento alle cerniere di mobilità



**INFOMOBILITÀ E
SISTEMI ITS**

Quadro generale degli interventi e orizzonte temporale (1di3)

N°/Ambito	AMBITO	Rif. Albero delle Azioni del PUMS	COD.	Nome intervento	Note	SCENARIO DI RIFERIMENTO (BM)	SCENARIO DI RIFERIMENTO (ML)	INTERVENTO DI BREVE-MEDIO PERIODO 2025-2026	INTERVENTO DI MEDIO-LUNGO PERIODO 2030-2031
1	Macro e micro accessibilità nel territorio sassarese	Azione nr.1	VIA1	Completamento dell'asse di collegamento Platamona-Ottava-Truncu Reale di rilevanza per traffici turistici e legati ad attività industriali-artigianali	Intervento contenuto nel Piano Urbanistico Comunale, pianificato		X		
			VIA2	Interconnessione tra la ex SS131 e la Buddi Buddi a nord del centro abitato di Sassari	Intervento contenuto nel Piano Urbanistico Comunale, in corso di realizzazione	X			
			ROV1	Ring di distribuzione interno: versante ovest - Scenario «conservativo»: fluidificazione e indirizzamento dei flussi di traffico lungo l'ASSE Via Milano-Via Prati-Buddi Buddi	alternativa/step 1 (non si prevedono tratti di nuova realizzazione)			X	
			ROV2	Ring di distribuzione interno: versante ovest - Scenario con tratto di nuova infrastrutturazione: intervento in pianificato di rammagliatura e superamento della barriera ferroviaria tra Via Predda Niedda e Via Papa G.P. II	alternativa/step 2 (si propone la realizzazione di tratti di viabilità come da pianificazione PUC)				X
			ROV3	Ring di distribuzione interno: versante ovest - Scenario bretella completa SS200 – Via Amendola comprensivo di intervento di rammagliatura e superamento della barriera ferroviaria tra Via Emilia e Viale Porto Torres (ex SS131)	alternativa/step 3 (si propone realizzazione del sistema viario di previsione PUC ad contorno dell'area urbana compatta)				X
			RES1	Ring di distribuzione interno: versante est - Scenario «conservativo»: fluidificazione e indirizzamento dei flussi di traffico lungo l'ASSE di distribuzione Via Milano-Via Prati-Buddi Buddi	alternativa/step 1 (non si prevedono tratti di nuova realizzazione)			X	
			RES2	Ring di distribuzione interno: versante est - Scenario con tratti di nuova infrastrutturazione: intervento in progetto tra Via C. Felice e Via Luca e Sole e intervento pianificato tra Via Baldedda e SS200 (Via Pirandello)	alternativa/step 2 (si propone la realizzazione di tratti di viabilità come da pianificazione PUC)				X
			RES3	Ring di distribuzione interno: versante est - Scenario bretella completa Via Milano – Via Buddi Buddi (intervento da analizzate mediante simulazione del traffico)	alternativa/step 3 (si propone realizzazione del sistema viario di previsione PUC ad contorno dell'area urbana compatta)				X
2	Sassari città sicura: non solo revisione dei nodi, ma anche riqualificazione degli assi stradali e interventi di traffic calming	Azione nr.2	ROTO	Interventi di messa in sicurezza di intersezioni da parte del Comune di Sassari	Progetti relativi a nuove roatorie, revisioni di schemi circolatori già in progetto da parte del Comune di	X	X		
			ROT1	R2 proposta PUMS - Rotatoria di progetto all'intersezione di via Caniga (SS127bis) e via Predda Nedda (Str.40)	Emerso da elaborazione dati incidentalità			X	
			ROT2	R3 proposta PUMS - Rotatoria di progetto all'intersezione di via Coradduzza, via Adua e via Antonio Gramsci	Emerso da elaborazione dati incidentalità			X	
			ROT3	R4 proposta PUMS - Rotatoria di progetto all'intersezione di via Carlo Felice e S.Coradduzza	Emerso da elaborazione dati incidentalità			X	
			ROT4	R5 proposta PUMS - Rotatoria di progetto all'intersezione di via Antonio Gramsci e via Alfredo Oriani	Emerso da elaborazione dati incidentalità			X	
			TRC1	Interventi di traffic calming	Interventi di moderazione del traffico lungo gli assi stradali in corso di realizzazione da parte del Comune di Sassari	X	X		
3	Interventi sulla rete del TPL in sede fissa metropolitana ed urbana	Azione nr.3 (da approfondire in PTPU)	MET1	Collegamento metropolitano tra l'Hub del Centro Intermodale di Sassari, la città di Porto Torres e il suo porto: il DPP e le alternative progettuali			X		
			MET2	Sviluppi futuri per il sistema di trasporto collettivo alla scala metropolitana: l'importanza della connessione con l'aeroporto di Alghero			X		
			MET3	La nuova rete metrotranviaria a servizio dei quartieri della prima periferia densamente popolati: tratta S. Maria di Pisa - Sant'Orsola		X			
			MET4	La nuova rete metrotranviaria a servizio dei quartieri della prima periferia densamente popolati: tratta Sant'Orsola - Li Punti	al momento il tratto di metrotrancia deve essere rifinanziato				X
			MET4	La nuova rete metrotranviaria a servizio dei quartieri della prima periferia densamente popolati: tratta Li Punti - S. Giovanni	inclusa nell'intervento MET1 (Sassari-Porto Torres)		X		
			MET6	Proposta PUMS: revisione della linea metranviaria nel centro di Sassari - la disattivazione della tratta Cliniche/Emiciclo	alternativa 1				X
			MET7	Proposta PUMS: revisione della linea metranviaria nel centro di Sassari - l'estensione della linea a Piazza Segni	alternativa 2				X

VALUTAZIONE FUNZIONALE DEGLI SCENARI: Interventi e orizzonti di piano (breve-medio periodo e medio-lungo periodo)

Costi unitari per tipologie di intervento di mobilità sostenibile

Categoria	Intervento	Descrizione	u.m	costo unitario (€)
ZONA 30	Zone 30	Realizzazione di Zona 30 in ambito urbano anche attraverso la realizzazione di interventi per la moderazione della velocità veicolare – Arredo urbano	ha	150.000
ZONA 30	Interventi di traffic Calming		m	50
SOSTA	Regolamentazione della sosta	Micro-settori di regolamentazione della sosta a favore dei residenti (strisce, parcometri, segnaletica verticale, ecc ...)	a corpo	5.000,000
ZTL – ABE	Sistema di monitoraggio traffico	Sistema per il monitoraggio traffico e sosta e indirizzamento alle aree di sosta per la realizzazione di ZTL – ABE	n.	1.000
ZTL – ABE	Sistema di gestione degli accessi	Sistema per il monitoraggio traffico e sosta e indirizzamento alle aree di sosta (Varchi, software di gestione) per la realizzazione di ZTL – ABE	a corpo	200.000
CICLABILITA'	Strade Urbane Ciclabili		m	50
CICLABILITA'	Velostazioni		n.	50.000
CICLABILITA'	Sosta attrezzata	rastrelliere, impianti di sicurezza, segnaletica	n.	5.000
PEDONALITA'	Itinerari ciclopeditoni	Percorsi ciclopeditoni in ambito urbano, comprensivi di segnaletica verticale e orizzontale	m	25
LOGISTICA	Ciclogistica urbana	Realizzazione Transit point e contributo di avviamento per acquisto flotta Cargo Bike	n.	100.000
MOBILITY MANAGEMENT	Mobility Management		n.	15.000

Indicatori di monitoraggio per il PUMS e Piani di Settore

LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI/ INDICATORI AGGIUNTIVI SPECIFICI - Indicatori - UDM				Stato di Fatto (da dati a disposizione)	Scenario di riferimento (stima)	Scenario di Piano (stima)	Fonte DATI MONITORAGGIO EX-POST/NOTE
a1	Aumento dei passeggeri trasportati		N. passeggeri / anno / 1.000 abitanti				aziende di trasporto
a2	di spostamenti in autovettura %		adimensionale				modello di simulazione/indagine ad hoc
a2	di spostamenti sulla rete integrata del % TPL (Bus+Treno)		adimensionale				modello di simulazione/indagine ad hoc
a2	di spostamenti in % ciclomotore/motociclo		adimensionale				indagine ad hoc (nel modello di simulazione il valore dei ciclometri e motocicli è compreso nel modo privato)
a2	di spostamenti in bicicletta (mezzo % privato)		adimensionale				modello di simulazione (piedi+bici)/indagine ad hoc
a2	di spostamenti a piedi %		adimensionale				modello di simulazione (piedi+bici)/indagine ad hoc
Indicatore aggiuntivo specifico	Sottomatrici <=3 km		num spostamenti				modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Sottomatrici <=3 km		%				modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Sottomatrici <=4 km		num spostamenti				modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Sottomatrici <=4 km		%				modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Sottomatrici <=5 km		num spostamenti				modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Sottomatrici <=5 km		%				modello di simulazione
a3	a.3 Riduzione della congestione - RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione; Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un ,minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì mercoledì, giovedì) feriali nei mesi di ottobre e novembre ;su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete ;Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada	adimensionale				rilievo flussi di traffico e nuova calibrazione del modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Velocità media sulla rete		km/h				modello di simulazione
Indicatore aggiuntivo specifico	Tempo medio sulla rete		min				modello di simulazione
a4.a	a.4.a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus o filobus, 400 metri da fermata tram e 800 metri da stazione ferroviaria	Numero assoluto				Comune
Indicatore aggiuntivo specifico	Numero connessioni intermodali ,terminal bus, stazioni ferroviarie) (cerniere di mobilità		Numero assoluto				Attivazione e realizzazione nodi di scambio/cerniere di mobilità
Indicatore aggiuntivo specifico	Presenza di servizi ITS e infomobilità		si/no				Comune

MONITORAGGIO DEL PUMS