

CAGLIARI 2021
EUROPEAN GREEN CAPITAL
CANDIDATE CITY



Francesca Ghirra
Assessore alla Pianificazione
strategica e urbanistica

CAGLIARI CITTÀ SOSTENIBILE

Progetto LIFE16 GIE/IT/000700 - *Sic2Sic*
In bici attraverso la Rete Natura 2000
Workshop
Sala Anfiteatro in Via Roma 253, Cagliari
16 novembre 2018

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ITALIA

Indagine sulle principali 50 città

Edizione 2018

CLASSIFICA

1°	Parma	11°	Bergamo	21°	Udine	31°	Terni	41°	Catania
2°	Milano	12°	Prato	22°	Ferrara	32°	Novara	42°	Aosta
3°	Venezia	13°	Trento	23°	Roma	33°	Foggia	43°	Siracusa
4°	Brescia	14°	Firenze	24°	Forlì	34°	Rimini	44°	Salerno
5°	Padova	15°	R. Emilia	25°	Vicenza	35°	Trieste	45°	Sassari
6°	Torino	16°	Bari	26°	Ravenna	36°	Taranto	46°	R. Calabria
7°	Cagliari	17°	Genova	27°	Perugia	37°	Messina	47°	L'Aquila
8°	Bologna	18°	Piacenza	28°	Ancona	38°	Latina	48°	Campobasso
9°	Verona	19°	Bolzano	29°	Palermo	39°	Napoli	49°	Potenza
10°	Modena	20°	Pescara	30°	Livorno	40°	Monza	50°	Catanzaro

edizione

2018

A cura di



Con il patrocinio di



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Cagliari è la seconda città italiana per offerta di **trasporto pubblico**, la terza in Italia quanto ad **aree pedonali**.

Nel rapporto *Euromobility* sulla mobilità sostenibile, Cagliari è passata dal 38mo posto del 2011, al **7° posto del 2018**.

Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (2014) - azione 1.6.7 La ciclabilità

*I primi percorsi ciclabili nel Comune di Cagliari in area non urbana vennero realizzati a Cagliari nel **2002**, mentre sarà necessario attendere **giugno 2012** per assistere all'estensione della rete anche all'area urbana con la realizzazione della segnaletica orizzontale di individuazione dell'area assegnata nella via Conversi e nella via Dante.*

*Complessivamente, dal 2009 al 2014, sono stati realizzati **7,5 km** di corsie e piste ciclabili.*

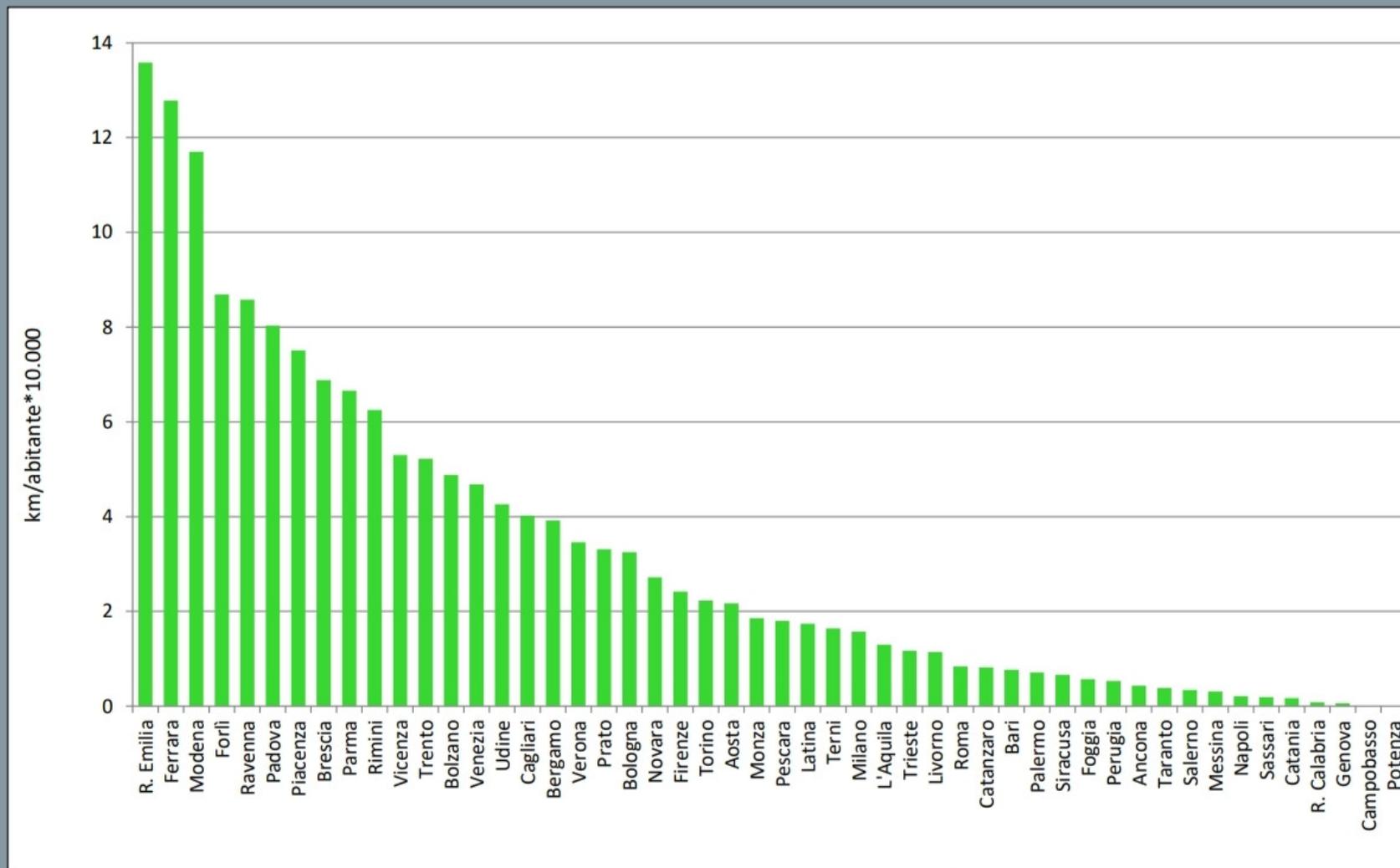
*Volendo fare un raffronto con il panorama nazionale, la statistica Istat aggiornata al **2011** mette in evidenza la scarsità di offerta del Comune di Cagliari in rapporto alle altre città capoluogo con appena 3,9 km di pista ciclabile ogni 100 km² di territorio comunale rispetto a una media nazionale di 16,6 km.*

*Nel 2010, inoltre, il Comune ha avviato il servizio di **bike sharing** con 35 biciclette dislocate su 4 stazioni (via Sonnino, piazza Repubblica, piazza Giovanni XXIII e Marina Piccola) e nei primi mesi del 2014 il servizio è stato potenziato: un totale di **105 biciclette**, di cui 35 con pedalata assistita, l'individuazione di **6 nuove stazioni** (Piazza Matteotti, Viale Buoncammino, via Is Mirrionis, parco di Terramaini, via Vesalio, piazza Palestrina e piazzale cimitero di Bonaria) e l'integrazione delle stazioni con le 3 già esistenti all'interno del parco di Molentargius.*

Rispetto al passato, è possibile ricaricare la tessera magnetica anche online e a breve verrà attivato il servizio di riconoscimento degli utenti tramite smartphone.

E invece in fase di studio l'integrazione della tessera del bike sharing con la proxy card del CTM.

Corsie ciclabili (km/10.000 abitanti)



Corsie ciclabili - 2016 (Elaborazione su dati ISTAT)

edizione

2018

A cura di



Con il patrocinio di



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

I DATI DEL QUESTIONARIO SULLA MOBILITÀ (campione: 1600 interviste valide)

Quale mezzo utilizza prevalentemente?	VALORE	VALORE %
Auto propria	818	51,1%
Autous	270	16,9%
Piedi	185	11,6%
Bici	126	7,9%
Moto/motorino	75	4,7%
Auto+Treno/Tram/Bus	29	1,8%
Altro	22	1,4%
Treno	19	1,2%
Metrotranvia	19	1,2%
Auto Accompagnato	17	1,1%
Bici+Treno/Tram/Bus	12	0,8%
Bike sharing	4	0,3%
Car sharing	2	0,1%
Car pooling	1	0,1%
Non risponde	1	0,1%
TOTALE	1600	100%

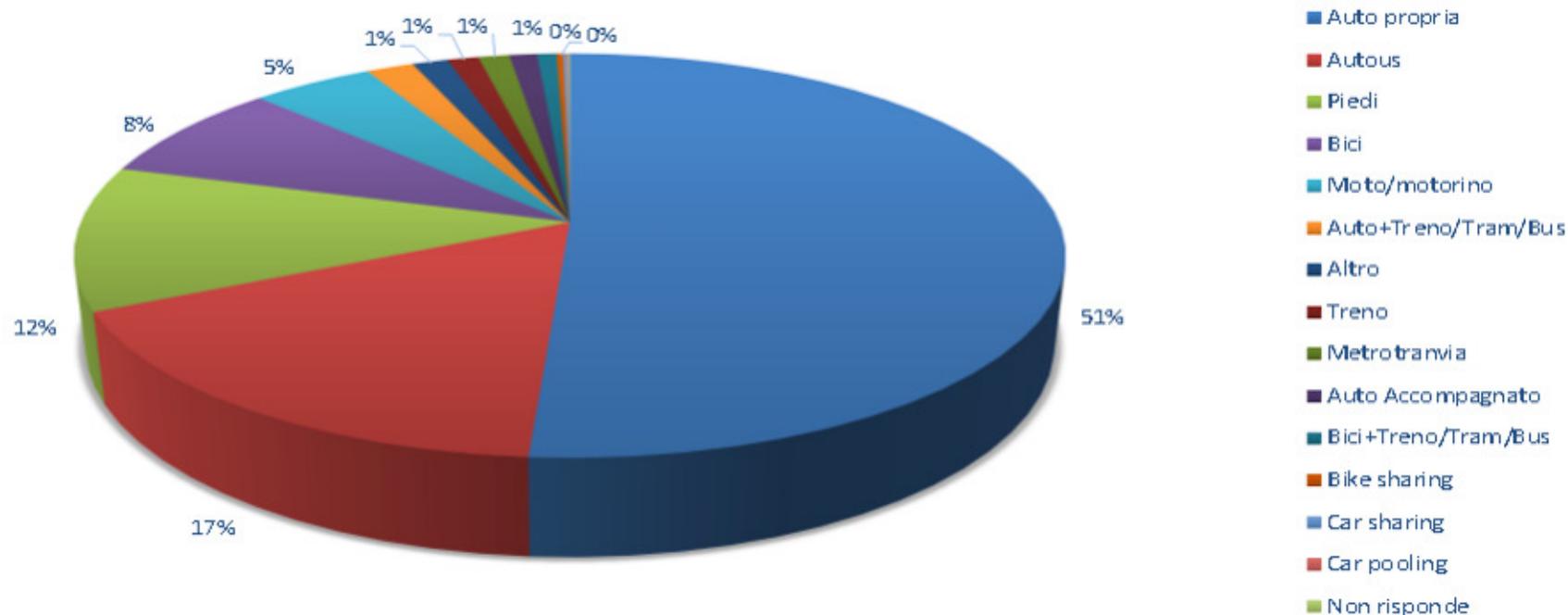
Nonostante l'elevato numero di veicoli per abitante, non si evidenziano criticità riguardo la viabilità e l'incidentalità stradale (a eccezione di limitati tratti stradali).

Ciò dipende anche dall'**ottima offerta di trasporto pubblico locale**, premiato da un buon tasso di utilizzo, anche se con ulteriori margini di miglioramento.

Negli ultimi anni c'è stato un **forte incremento della rete di piste ciclabili**, tanto da posizionare Cagliari subito dietro le più importanti città metropolitane italiane.

(Nomisma)

Quale mezzo utilizza prevalentemente?



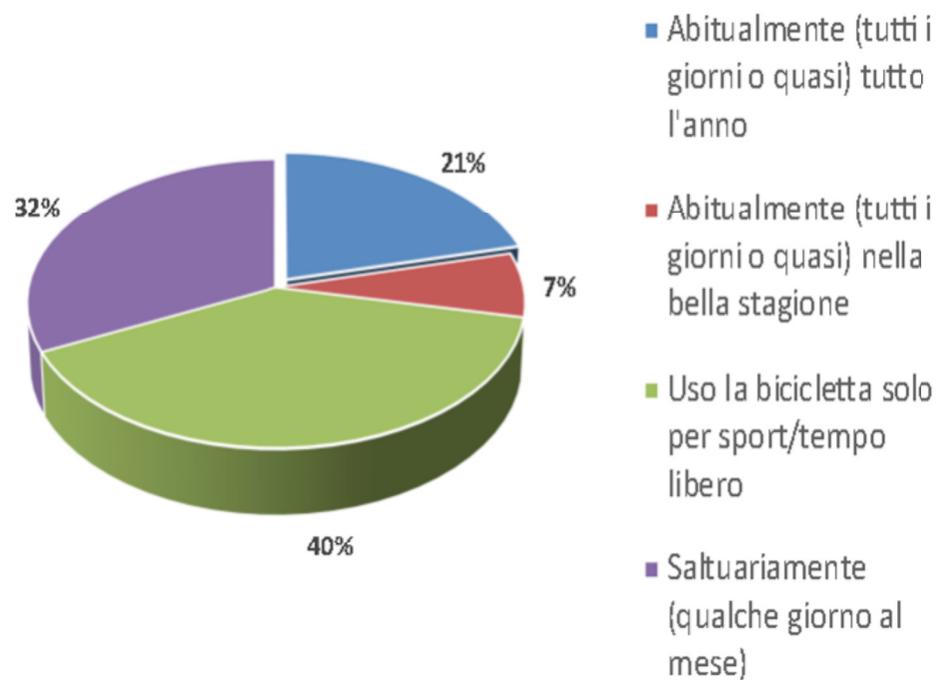
Perchè non utilizza la bicicletta per effettuare questo spostamento?	VALORE	VALORE %
La strada è pericolosa ed inadatta all'uso della bicicletta	441	53,9%
Lo spostamento è troppo lungo	198	24,2%
Altro	179	21,9%
TOTALE *	818	100%

*Risponde chi utilizza l'auto propria per lo spostamento principale della giornata

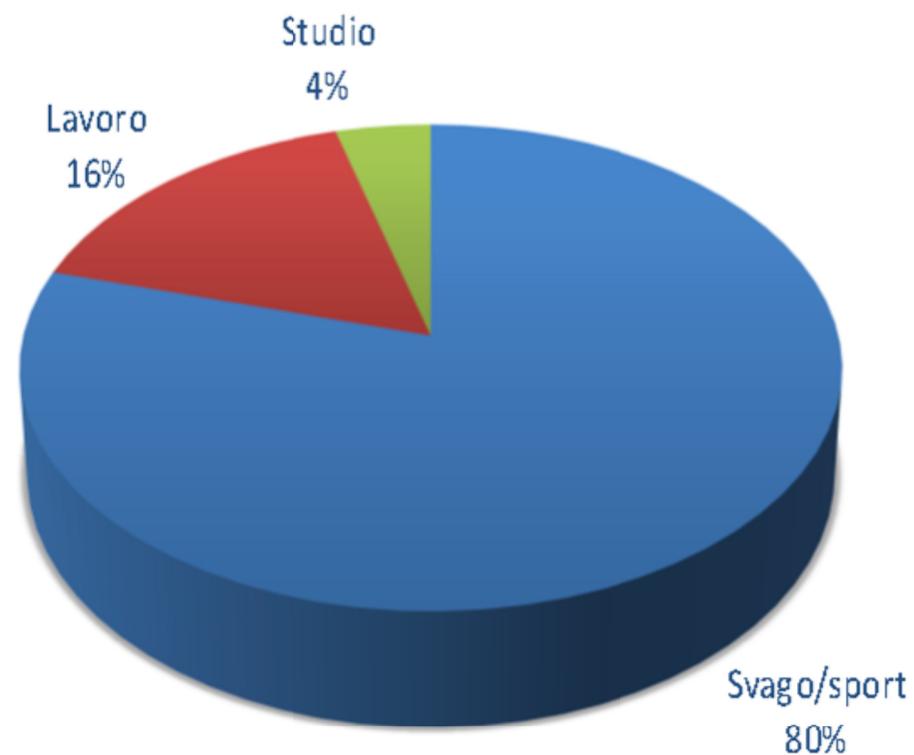
Perchè non utilizza la bicicletta per effettuare questo spostamento? Specifica Altro	VALORE	VALORE %
Non possiedo una bicicletta/Non so andare in bici/Non sono interessato all'uso della bici	36	16,9%
Fatica (orografia del territorio)	34	16,0%
Accompagnare più persone	30	14,1%
Motivi di salute	19	8,9%
Pericolosità del traffico e piste ciclabili non sicure	19	8,9%
Impossibilità di cambiarmi con spogliatoi e docce nel posto di lavoro	14	6,6%
Necessità di trasportare materiale/documenti/ecc	12	5,6%
Necessità dell'auto per lavoro	11	5,2%
Non saprei dove posteggiare la bici	7	3,3%
Preferisco utilizzare l'auto, soprattutto per autonomia di movimento	7	3,3%
Alcune volte la uso	5	2,3%
Abbigliamento formale inadatto all'uso della bici	4	1,9%
Paura del furto della bici	4	1,9%
Condizioni climatiche variabili	2	0,9%
Manca di intermodalità con la bici	2	0,9%
Non ci sono piste ciclabili sicure nel percorso casa-lavoro	2	0,9%
L'auto è la soluzione più veloce	1	0,5%
Manca di sensibilità degli automobilisti	1	0,5%
Necessità di utilizzare l'auto per i miei spostamenti	1	0,5%
Non ci sono postazioni bike sharing nel percorso casa-lavoro	1	0,5%
Uso la bicicletta solo per sport	1	0,5%
TOTALE *	213	100%

* Si è data la possibilità di specificare più motivazioni

Con quale frequenza usa la bicicletta?



Motivo del viaggio più frequente effettuato in bicicletta



MOTIVI CHE SCORAGGIANO ALL'USO DELLA BICI (Voto da 1 a 5)	1 (voto MINIMO)	2	3	4	5 (MAX)
Lontananza dal posto di lavoro/studio	404	156	160	101	473
Pericolosità del traffico	96	92	209	183	899
Possibilità di furto della bici	285	202	248	201	364
Fatica	398	263	250	148	223
Smog	321	256	264	169	271
Condizioni atmosferiche	250	285	313	207	225
Manca di posto dove tenere la bici	330	161	247	201	388
Abbigliamento formale inadatto all'uso della bici	353	206	243	192	311
Necessità di ulteriori spostamenti in giornata	346	195	239	193	321
Accompagnare più persone	607	148	133	89	278

Il motivo predominante che scoraggia l'uso della bici è la **pericolosità del traffico** (899 intervistati con voto 5), a seguire la **lontananza dal posto di lavoro** (indicato da 473 intervistati con voto 5).

Minor importanza viene attribuita all'**accompagnamento di altre persone** (voto 1 per 607 intervistati).

ASPETTI CHE POSSONO INVOGLIARLA ALL'USO DELLA BICI (Voto da 1 a 5)	1 (voto MINIMO)	2	3	4	5 (MAX)
Esistenza di piste ciclabili su percorsi protetti	181	71	175	144	873
Esistenza di piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada	190	92	208	186	676
Disponibilità di buone biciclette in stazione ARST, FS, metropolitana, alla fermata dei bus	335	173	250	165	359
Incentivi all'acquisto di bici elettriche	352	157	220	163	408
Esistenza di park sicuri in azienda/scuola	229	112	219	219	538
Disponibilità in azienda/scuola di spogliatoi e docce	266	151	215	179	480

Il motivo predominante per l'uso della bici è l'esistenza di **piste ciclabili su percorsi protetti** (indicato da 873 intervistati con voto 5); a seguire **piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada** (676 intervistati con voto 5) e l'esistenza di **park sicuri** in azienda/scuola (538 intervistati, con voto 5).

Minor importanza viene attribuita agli **incentivi** per l'acquisto di bici elettriche (voto 1 per 352 intervistati)

IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

L'Amministrazione Comunale ha in corso di redazione il "**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**" (PUMS), un piano strategico a lungo e medio termine (10-20 anni), coordinato con il PUT e con il PUM vigenti, in un quadro di complessiva coerenza e integrazione dei diversi piani di settore, secondo un approccio integrato, per sviluppare un sistema urbano di trasporti che persegua gli obiettivi di garantire a tutti i cittadini opzioni che permettano di:

- accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti delle persone;
- migliorare significativamente la distribuzione urbana delle merci, offrendo servizi per il miglioramento dell'efficienza della distribuzione e del livello di servizio logistico per le imprese commerciali che operano in ambito urbano.

Il PUMS rappresenta un **modo nuovo di pianificare la mobilità**, avente come elemento centrale la **sostenibilità** e quale fulcro le **persone**, non più il traffico, con l'obiettivo di **migliorare la sostenibilità, l'accessibilità, la qualità della vita, la salute, l'equità sociale, l'economicità** delle nostre aree urbane e metropolitane.

Per incentivare l'evoluzione degli stili di vita cittadina verso modelli sostenibili, il PUMS si propone come **strumento di raccordo tra domanda e offerta di mobilità**, contemperando tutte le possibili soluzioni, nell'ottica dell'**integrazione modale**, e incentivando quelle sostenibili.

Sono stati già avviati diversi interventi inquadrati all'interno delle azioni previste nel PUM e nel PAES, di **tutela dell'interesse ambientale**, di **riduzione dell'inquinamento atmosferico** e del **rumore**, finalizzati a **migliorare l'offerta di alternative di trasporto sostenibili**, quali il *bike sharing* con rafforzamento della rete ciclabile e il *car sharing*, sono stati realizzati **corridoi preferenziali** riservati al trasporto pubblico locale (**TPL**), incrementato le **aree a traffico limitato**, un capillare servizio di **infomobilità** e di controllo della mobilità pubblica e privata, e migliorato le condizioni di sicurezza di natura infrastrutturale e tecnologica con l'installazione di sistemi avanzati di videosorveglianza e di controllo della velocità.

È stata realizzata la **piattaforma telematica** dei sistemi intelligenti di trasporto (**ITS**) per il controllo e l'ottimizzazione della mobilità nel territorio di sette comuni dell'area vasta di Cagliari, con un sistema di alta tecnologia disponibile non solo per i **comuni** e per l'**azienda di trasporto pubblico**, ma anche per le **polizie municipali** e per le **forze dell'ordine nazionali** che operano sul territorio interessato sul fronte della pubblica sicurezza.

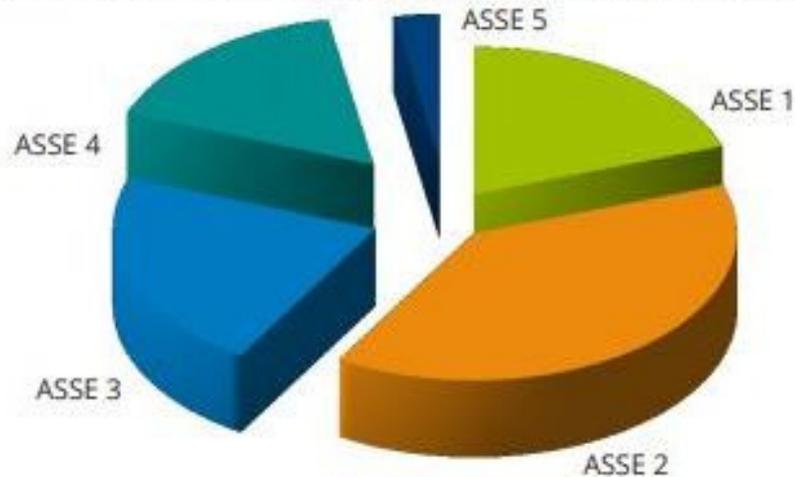
L'Amministrazione comunale ha, inoltre, aderito al programma del **PON Città Metropolitane 2014-2020** che prevede un'asse interamente dedicato alla sostenibilità.

Oltre all'adozione del **Piano della mobilità elettrica** da parte dell'Amministrazione, la Città Metropolitana di Cagliari, la Rete Metropolitana del Nord Sardegna, i Comuni di Olbia, Nuoro e Oristano hanno siglato l'**Accordo di programma** finalizzato alla realizzazione di **infrastrutture pubbliche di ricarica per veicoli elettrici** accessibili al pubblico atte a garantire uno sviluppo unitario della mobilità elettrica regionale e supportare le Amministrazioni Pubbliche a dotarsi di veicoli elettrici.

IL PON CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020

DOTAZIONE COMPLESSIVA 37.700.000,00 €

	DOTAZIONE ASSE 1 7.448.340€		DOTAZIONE ASSE 4 6.225.870€
	DOTAZIONE ASSE 2 14.676.532€		DOTAZIONE ASSE 5 1.050.000€
	DOTAZIONE ASSE 3 8.339.258€		



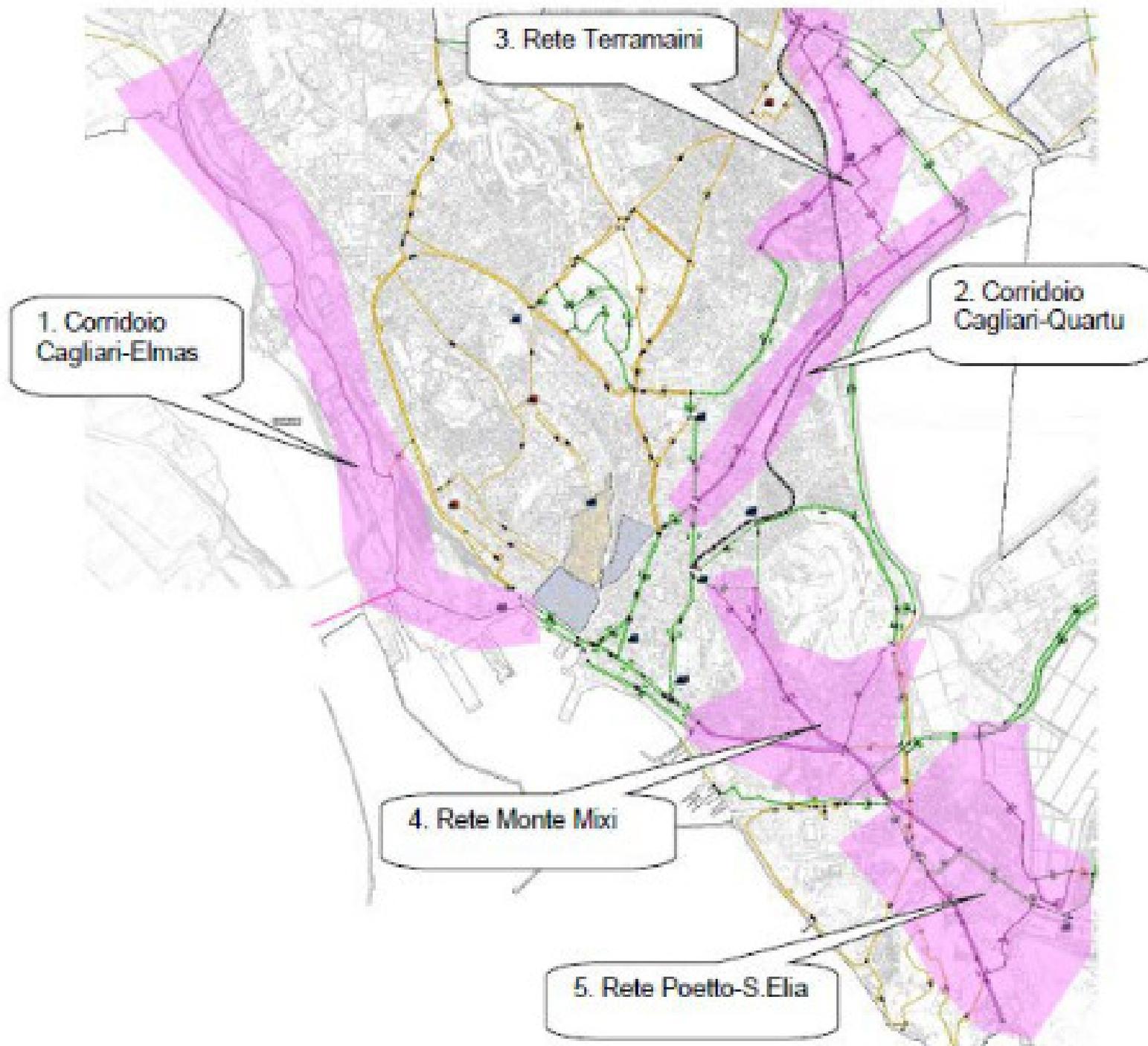
PROGETTO	RISORSE
Interventi di ammodernamento ed efficientamento della rete di illuminazione pubblica	4.372.083,73
Rifacimento dell'illuminazione pubblica nella via Scano, nella via dell'Abbazia ed in altre strade adiacenti, riqualificazione a led degli impianti di pubblica illuminazione esistenti nella via Tuveri e strade limitrofe" PRE-PON Finanziato con fondi comunali	1.100.000,00
Corridoio ciclabile Cagliari - Elmas	5.000.000,00
Corridoio ciclabile Cagliari - Quartu Sant'Elena	1.158.000,00
Corridoio ciclabile Terramaini	1.124.000,00
Corridoio ciclabile Cagliari - Monte Mixi	1.080.000,00
Corridoio ciclabile Poetto - Sant'Elia	1.173.848,27
Opere di rammaggiatura delle piste esistenti, realizzazione di due velostazioni e rafforzamento del Bike Sharing	768.600,00
Finanziamento finanziario Asse 2: 14.676.532,00 Fondi comunali: 1.100.000,00	TOTALE 15.776.532

Grazie ai fondi del **Pon Metro** è prevista la realizzazione di una **rete di percorsi ciclabili e pedonali** caratterizzata dalla presenza della **scala micro-locale di quartiere** e una di **medio o lungo raggio**, di **valenza urbana e metropolitana**.

Si prevede la realizzazione di tratti di **piste ciclopedonali e ciclabili** che garantiscano la **creazione di nuovi assi integrati con la rete già esistente** e **l'integrazione delle reti ciclabili** presenti nei **comuni dell'area metropolitana** al fine di favorire e incentivare gli spostamenti pendolari attraverso i mezzi non motorizzati a due ruote.

La rete di connessioni si articola secondo **5 corridoi di percorrenze**, che consentono la connessione con i centri limitrofi della Città Metropolitana. Complessivamente saranno realizzati **25 km** di nuovi percorsi. I corridoi definiscono le direzioni e le fasce di territorio comunale interessate dai percorsi ciclabili lasciando agli approfondimenti progettuali in sede di Studi specialistici preliminari e Progetto di Fattibilità la definizione precisa del tracciato.

È stata poi prevista la cosiddetta **rammagliatura delle piste esistenti**, la realizzazione di **due velostazioni** e il **rafforzamento del Bike Sharing** con cui verranno realizzati ulteriori **3 km** di piste ciclabili, portando così a 28 il numero di Km di piste realizzabili con i fondi a disposizione.



Corridoio Cagliari - Elmas

Il corridoio prevede la connessione fra l'abitato di Cagliari, il Comune di Elmas e l'aeroporto.

L'intervento, previsto in territorio comunale, mira ad aumentare la mobilità sostenibile dell'area urbana di Cagliari attraverso l'incremento della rete ciclabile cittadina tale da assicurare il collegamento con la rete ciclabile urbana già esistente, la connessione con gli interventi in corso, nonché con quelli programmati dal comune di Elmas.

L'intervento parte dal centro intermodale della piazza Matteotti, dove si prevede la realizzazione della velostazione, per raggiungere il confine comunale lungo l'argine lagunare di Santa Gilla.

Tale percorso prevede inoltre la realizzazione di un nuovo ponte ciclo - pedonale in località 'Sa Scafa' per l'attraversamento del canale esistente. Questa infrastruttura permetterà il collegamento del corridoio con il tracciato Cagliari Santa Margherita di Pula, ritenuto di valenza strategica nell'ambito degli studi sulla rete regionale ciclabile.

Gara per la progettazione in corso

Corridoio Cagliari - Quartu Sant'Elena

L'intervento mira ad aumentare la mobilità sostenibile dell'area urbana di Cagliari attraverso l'incremento della rete ciclabile cittadina, in modo da assicurare il collegamento con la rete già esistente e la connessione con gli interventi in corso e programmati dai comuni facenti parte della Città Metropolitana di Cagliari, in particolare Quartu Sant'Elena, Monserrato, Quartucciu e Selargius.

Il corridoio comprende il percorso:

- via San Benedetto - Svincolo Viale Marconi - Asse mediano;
- Svincolo Viale Marconi - Asse mediano - Svincolo Is Pontis Paris;
- Collegamento del corridoio Cagliari Quartu Sant'Elena con via Castiglione in prossimità dello svincolo dell'Asse mediano (mt. 230).

Progetto in definizione

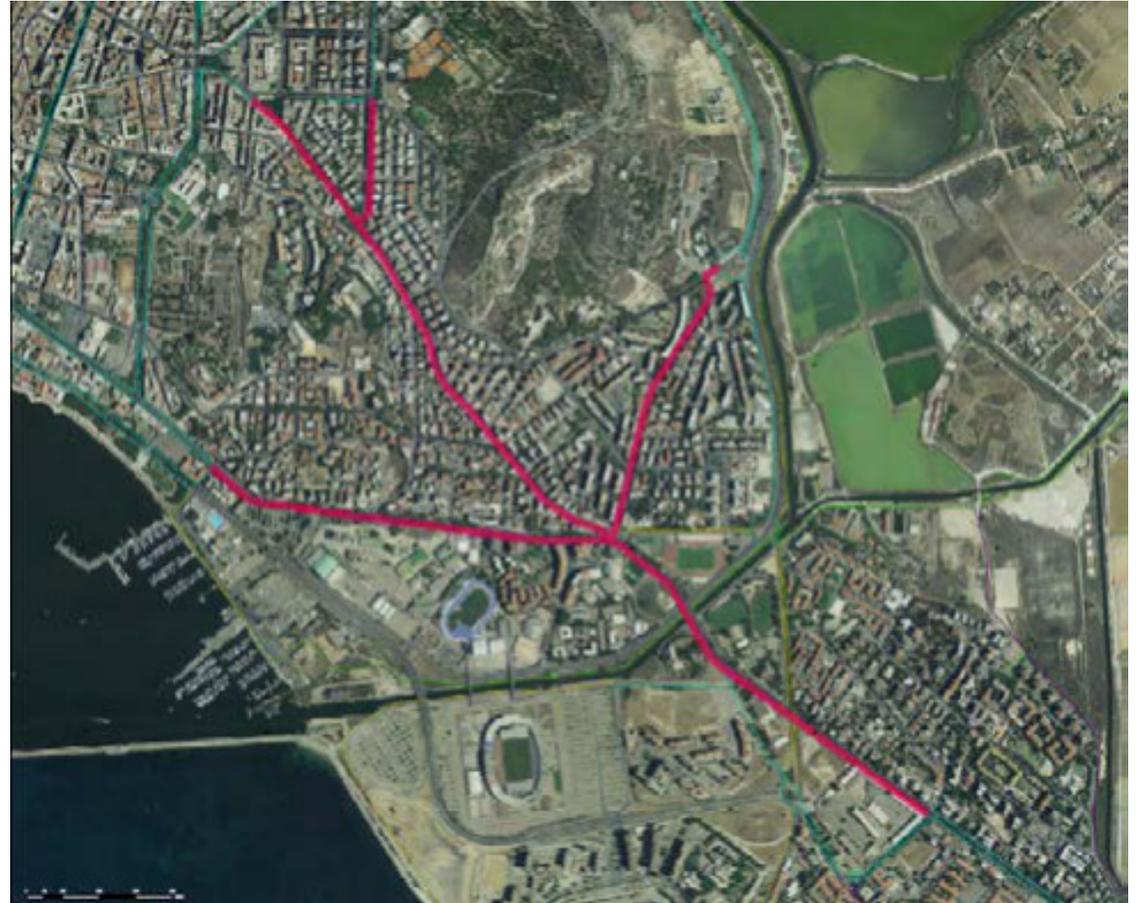
Corridoio Terramaini



Progetto definitivo esecutivo approvato

Corridoio Monte Mixi

Tale corridoio consente il collegamento con la rete ciclabile già presente sul lungomare Poetto, sia in territorio di Cagliari sia in territorio di Quartu Sant'Elena, e si inserisce su un eventuale collegamento ciclabile in direzione della litoranea orientale (Villasimius), che presenta insediamenti residenziali diffusi, oltre che una elevata valenza panoramica e turistica.



Progetto definitivo esecutivo approvato

Corridoio Poetto - Sant'Elia



Progetto definitivo esecutivo approvato

Rammagliature

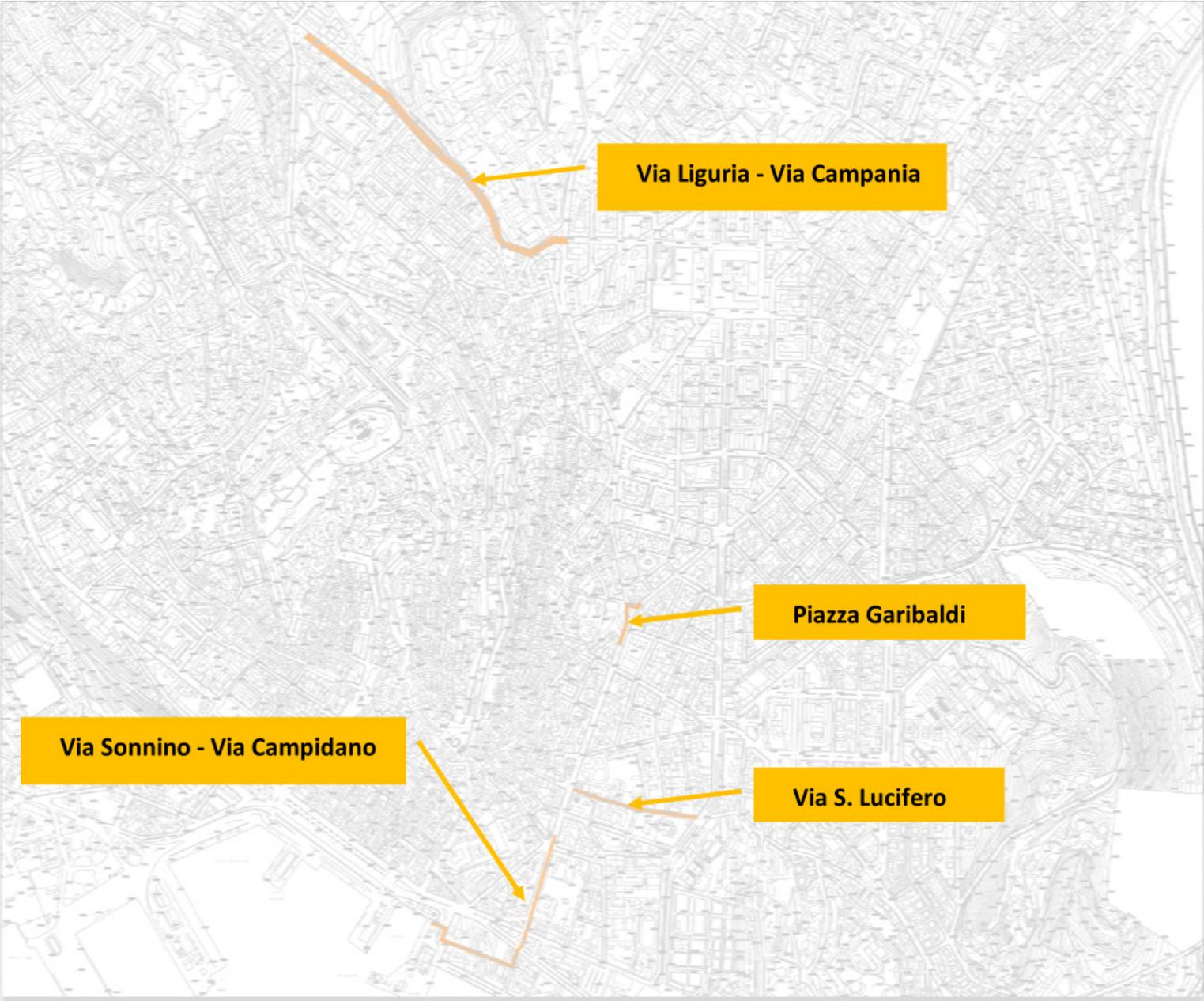
PISTE CICLABILI

Garantisce i necessari interventi di rammagliatura interna alla rete esistente per **circa 3 km**, per una migliore connessione della rete complessiva con il sistema previsto in progetto (5 corridoi).

Le piste ciclabili interesseranno le vie:

1. Piazza Garibaldi: collegamento tra Via Paoli e Via Sonnino;
2. Via Liguria - Via Campania: collegamento tra Via dei Giudicati e Via Is Mirrionis;
3. Via S. Lucifero: collegamento tra Via Dante e Via Sonnino;
4. Via Sonnino - Via Campidano: collegamento tra Via Sonnino e la Darsena del Porto di Cagliari.

Progetto definitivo esecutivo approvato



Via Liguria - Via Campania

Piazza Garibaldi

Via Sonnino - Via Campidano

Via S. Lucifero

VELOSTAZIONI

Installazione, all'interno delle **velostazioni**, delle attrezzature necessarie ai dispositivi di ingresso/uscita, ai dispositivi per attacco delle biciclette nonché il materiale per la ciclo-officina. L'intervento garantisce l'interscambio della mobilità lenta con il trasporto pubblico, mediante la realizzazione di due velostazioni, la prima nel nodo intermodale di piazza Matteotti e in piazza Repubblica attuale capolinea METROCA.

FORNITURA RASTRELLIERE

Saranno inoltre installate rastrelliere presso Edifici di: Regione, Comuni e Università per i dipendenti degli Enti e per gli studenti universitari.

IMPLEMENTAZIONE BIKE SHARING

A seguito di procedura negoziata è stato affidato all'**RTI CTM spa e Playcar srl**, denominata **Cabubi** (Cagliari in BUs e Blci) Bike Sharing, il "Servizio di gestione e manutenzione del sistema bike-sharing" per gli anni 2017/2018.

Nell'ambito di tale procedura l'aggiudicatario ha proposto un'offerta migliorativa per integrare anche il **servizio di bike sharing flottante**, gestita con la piattaforma tecnologica realizzata dalla Playcar Srl e denominata **Playmove** che dialoga con un lucchetto tecnologico presente in ogni bici e dotato di sistema di comunicazione bluetooth, gps, accelerometro.

Con il presente progetto, si prevede pertanto l'implementazione del sistema presente con l'installazione di ulteriori 40 stazioni di free floating regolamentato, che prevede l'installazione di postazioni con rastrelliera e catena, munite di telecamera di videosorveglianza; ogni postazione potrà ospitare fino a 4 bici e saranno posizionate in prossimità di fermate/pensiline CTM per spostamenti legati all'ultimo miglio.

L'intervento si propone di integrare il TPL in zone non servite dal servizio.

L'intervento prevede l'acquisizione di 70 bici a pedalata assistita, compatibili con l'attuale sistema/tecnologia in uso con il bike sharing CABUBI.

Aggiudicata la fornitura di 60 biciclette a pedalata assistita per l'implementazione in modalità free floating del bikesharing CaBuBi, che in un anno ha raggiunto 287 iscritti.

Interventi di rigenerazione del quartiere di Sant'Avendrace (bando periferie)



Tra gli interventi di rigenerazione del quartiere e di costruzione di percorsi per la mobilità lenta, sono previsti **5 km** di piste ciclabili

Il Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

L'Amministrazione Comunale ha partecipato al bando del Ministero dell'Ambiente, “**Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro**”, con il progetto “Cagliari per una mobilità intelligente e sostenibile”, in partenariato con l'**Università degli Studi di Cagliari**, la **Regione Autonoma della Sardegna**, la società **C.T.M. s.p.a.**, la società **A.R.S.T. s.p.a.** e la società **Playcar s.r.l.** che gestisce il servizio di car sharing per l'Amministrazione.

Il Programma operativo di dettaglio (POD), della durata di **36 mesi**, è articolato secondo le seguenti tipologie di intervento:

- 1) implementazione dei servizi **Bike Sharing** e **Car Sharing** e realizzazione di 4 **corridoi TPL**;
- 2) realizzazione di **piste ciclabili** a integrazione delle reti già esistenti nel territorio comunale e di connessione con i corridoi ciclabili da attuarsi con finanziamenti PON Metro, realizzazione di due **velostazioni**, **parcheggi coperti per bici** e realizzazione di **segnaletica specializzata e di indirizzamento**; realizzazione di isole ambientali (**zone 30**), da localizzarsi in ambito cittadino in aree in cui sono localizzati i principali uffici pubblici (comunali, regionali, universitari), le scuole e le strade commerciali a più concorso di flussi pedonali;
- 3) cessione gratuita di **buoni di mobilità e/o di incentivi** a fronte dell'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili in sostituzione dell'uso dell'automobile privata;
- 4) realizzazione di programmi di formazione e educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica;
- 5) attività di promozione, comunicazione e monitoraggio.

Il progetto si compone di un sistema integrato di interventi, **misure e azioni di infrastrutturazione fisica** (hard) e **sociale** (soft) che, combinate tra loro, sono finalizzate a **ridurre il traffico** e, prioritariamente, le **emissioni di gas climalteranti** e gli **inquinanti derivanti da fonti mobili** (auto private), negli spostamenti casa-lavoro nella città di Cagliari.

Le **azioni di infrastrutturazione fisica** (hard) sono finalizzate a rendere l'ambiente contestuale di scelta più adatto all'uso dei modi sostenibili, migliorando le caratteristiche fisiche e prestazionali dell'offerta di alternative di viaggio sostenibili (bus, bicicletta e piedi) in alternativa all'uso dell'automobile privata e potenziando la disponibilità e la fruibilità (usability), per spingere e persuadere gli auto guidatori a cambiare comportamento di viaggio, scegliendo alternative di viaggio a minore impatto ambientale.

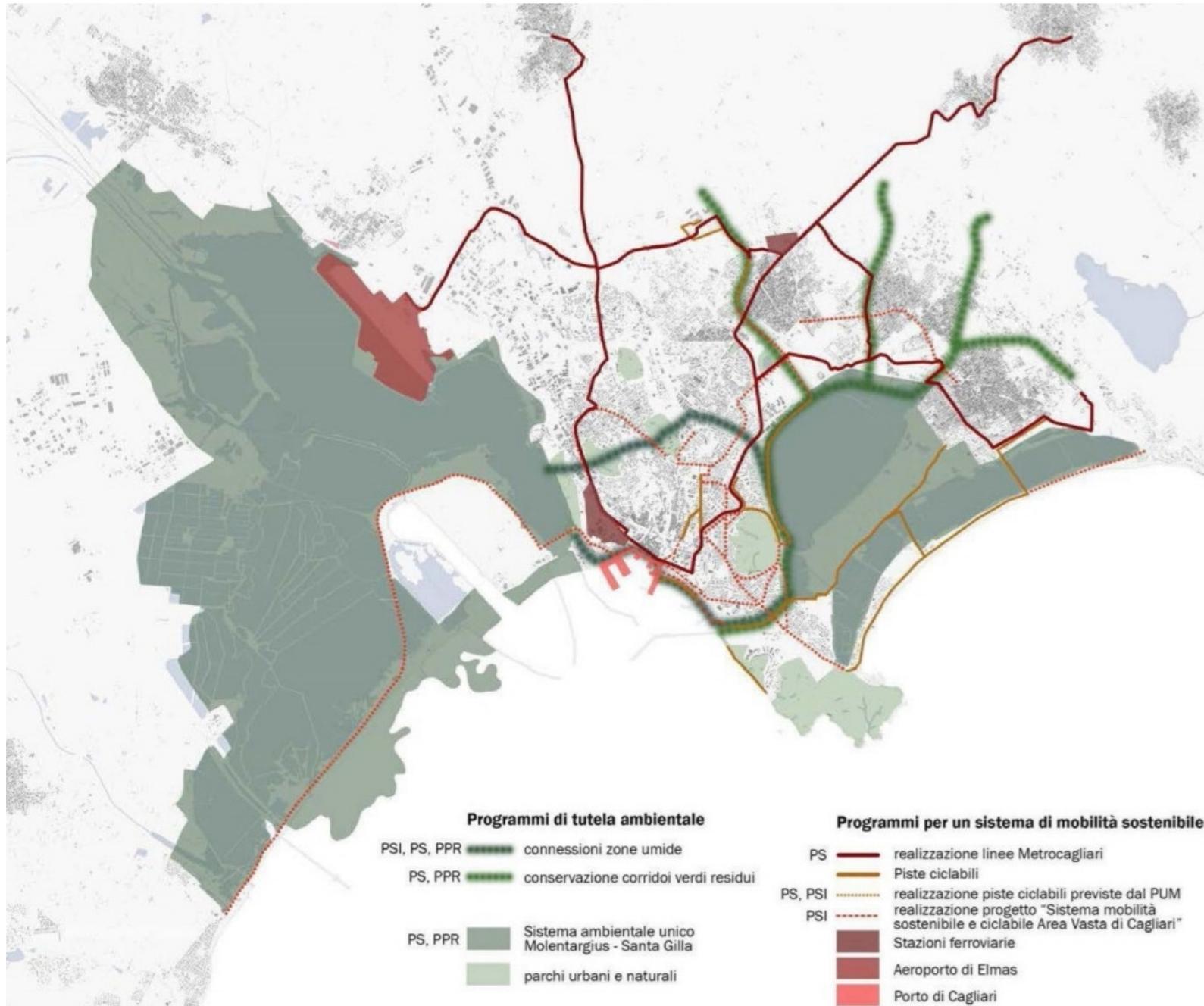
Al fine di ottenere risultati efficaci in termini di cambiamento del comportamento è necessario che tali misure siano accompagnate da un'**intensa attività di promozione e comunicazione/informazione** attraverso azioni cosiddette d'**infrastrutturazione sociale** (soft), finalizzate a promuovere e incentivare l'uso di modalità di viaggio alternative a basso impatto agendo su atteggiamenti e propensioni degli individui attraverso strumenti informativi e motivazionali (marketing sociale collettivo e personalizzato).

Il progetto interessa un'**area della città di Cagliari di circa 5 kmq** (35.948 residenti) che coincide con una zona a forte caratterizzazione **direzionale, commerciale e di istruzione primaria, secondaria e universitaria** (35.000 addetti totali), in cui si concentrano il maggior numero di uffici degli enti pubblici coinvolti.

P R O P O S T A N B R I C I P I



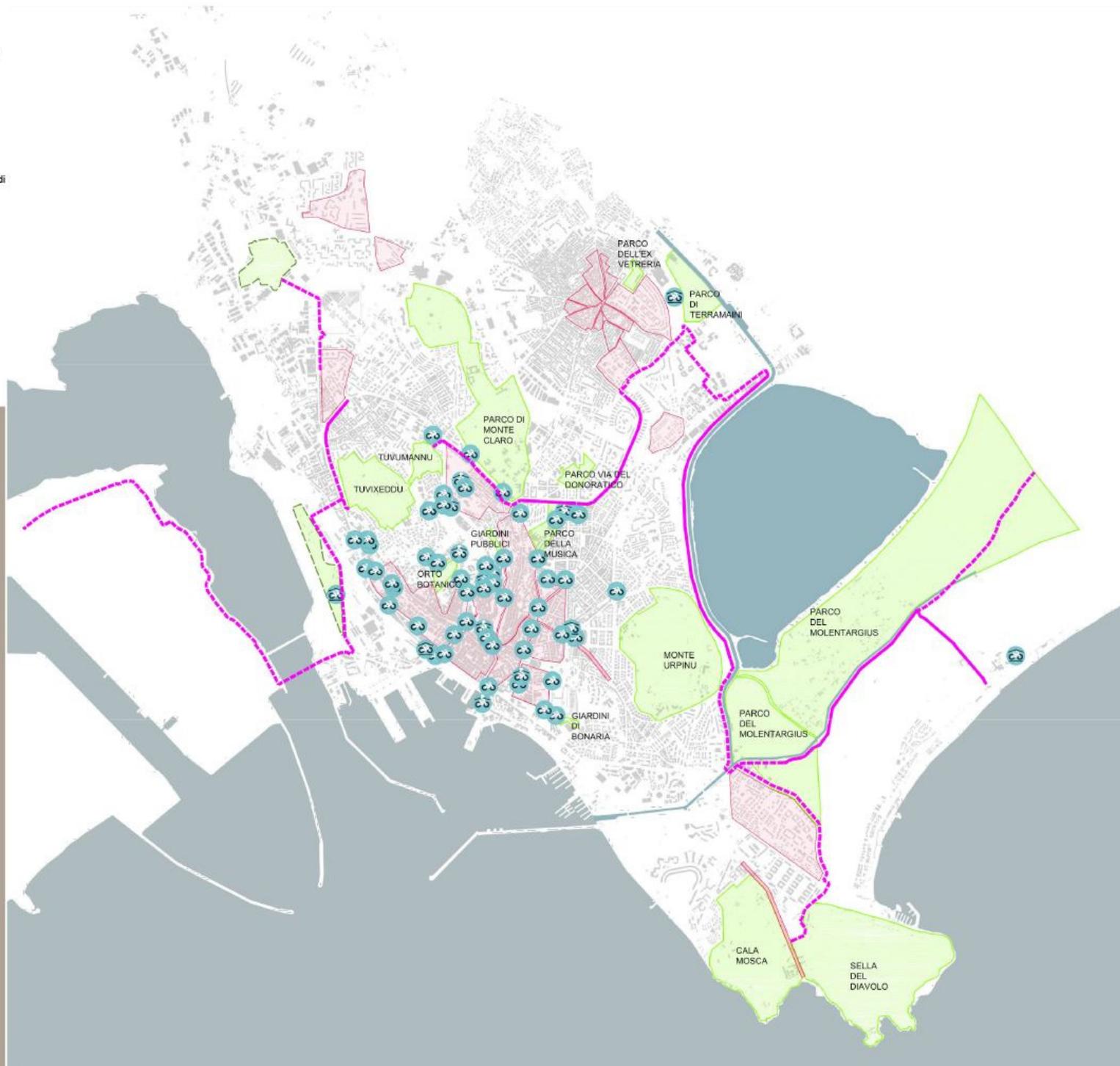
RELAZIONI SISTEMA AMBIENTALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE



LEGENDA

-  Biciplan: Itinerario 7
-  Parchi e giardini esistenti
-  Parchi e giardini di progetto o da riqualificare
-  Zone 30 esistenti e di previsione
-  Canali navigabili

MOBILITÀ ALTERNATIVA NEI SISTEMI NATURALI



IL PIANO URBANISTICO COMUNALE

Il lavoro di **analisi** e la successiva **redazione del PUC** dovranno tener conto del lavoro in atto per la predisposizione del **Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)**, che dovrà favorire e potenziare la **mobilità lenta**, al fine di contribuire alla costruzione di una **città sostenibile** e raggiungere gli obiettivi del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (**PAES**).

La **nuova mobilità** dovrà prevedere un **riequilibrio** nell'utilizzo degli spazi urbani tra veicoli, trasporto pubblico, ciclabilità e pedoni.

Dovrà essere disegnata una **nuova mappa dell'accessibilità**, della **circolazione** e della **mobilità in genere**, mettendo a sistema tutti i progetti legati alla **intermodalità** in campo (metropolitana di superficie, riqualificazione viaria, creazione di parcheggi cittadini e di scambio, realizzazione piste ciclabili, estensione delle zone 30, delle ZTL e delle aree pedonali, con rifacimento di strade e marciapiedi e abbattimento delle barriere architettoniche) in stretta relazione anche con il Piano del Traffico, il Piano della mobilità elettrica, il Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro.

La visione strategica individua la **Mobilità Sostenibile** come **tema rilevante e prioritario**, realizzato attraverso un asse portante della **metropolitana leggera** integrata con altri mezzi di trasporto, una visione d'insieme incardinata sull'uso del **mezzo pubblico**, sulla **mobilità condivisa** (car sharing e car pooling), sulla **ciclabilità** e la **pedonalità**.

Non sono ritenute strategiche la realizzazione di grandi opere e nuove infrastrutture stradali, mentre è importante intervenire sulla rete attuale al fine di ottimizzare il suo funzionamento.