

ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

REPORT 2023

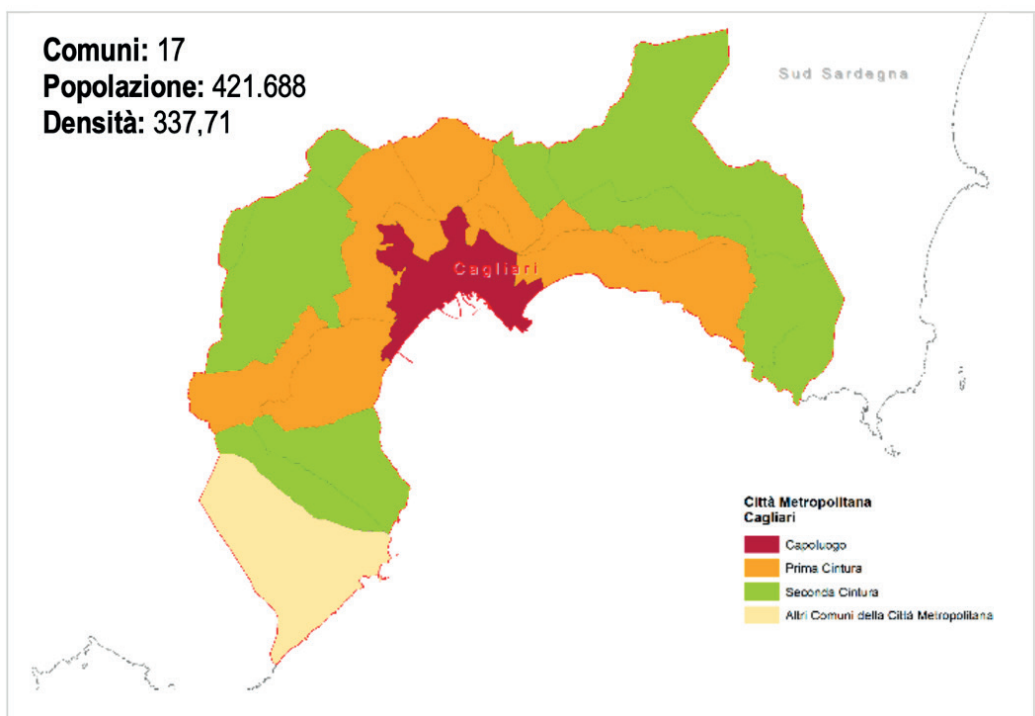


Sommario

CAGLIARI	4
Stato di approvazione	4
Obiettivi generali	4
Scenari	5
Trasporto pubblico	6
TPL su gomma	9
Mobilità attiva	9
Biciplan	9
Le zone pedonali	11
La mobilità attiva nelle scuole: il Pedibus ed il Bicibus	11
Mobilità condivisa ed elettrica	12
Ripartizione modale attuale	12
Emissioni	15
Trasporto privato	16
Dalle Zone a Traffico Limitato all'area ad accessibilità controllata	16
Cerniere di mobilità	17
Le zone 30	18
Logistica	20

CAGLIARI

Città metropolitana di Cagliari



Stato di approvazione

La [Città metropolitana](#) ha avviato l'elaborazione del Piano, producendone il quadro conoscitivo, a gennaio 2022 ha approvato la [Determina Dirigenziale n.58 del 12/01/2022](#) di assoggettabilità a VAS.

Il Comune ha [adottato](#) il Piano con [delibera della Giunta municipale del 4 agosto 2021](#).

Nel presente rapporto si considerano gli obiettivi presenti nel PUMS comunale.

Obiettivi generali

L'organizzazione di una nuova mobilità sostenibile a Cagliari è una sfida da sostenere su diversi livelli, con differenti azioni e linee di intervento.

Attraverso il PUMS si configura un'offerta di mobilità alternativa all'auto e ai sistemi privati, garantendo al contempo livelli di accessibilità comparabili tra "il prima e il dopo". Il tutto senza confondere accessibilità con accesso.

Il PUMS di Cagliari definisce Target entro i quali configurare strategie, e scenari di intervento, per una diversione modale dall'auto, e dalla moto, verso il trasporto pubblico e la mobilità dolce.

Con riferimento agli spostamenti interni a Cagliari nell'ora di punta del mattino, oggi il traffico motorizzato, costituito da auto e moto, assorbe una fetta importante pari al 63,44%; la mobilità sostenibile è relegata ad una quota che risulta residuale, pari al 36,56%.

Attraverso le azioni del PUMS occorre guadagnare 12,2 punti percentuali alla sostenibilità. Questo è possibile portando il trasporto pubblico al 25,3%, con azioni incisive sull'offerta di trasporto, con linee ad alta velocità e ad alta capacità.

Parallelamente la quota di mobilità dolce ciclopedonale può essere portata al 23,5% (dal 19,8%). È questo il Target che il PUMS di Cagliari assume come riferimento per il nuovo riparto modale di medio lungo periodo (2030).

Scenari

Il PUMS, nella sua veste di Piano Strategico, si muove su 2 **orizzonti temporali**:

- » il breve-medio periodo(2025)
- » il medio-lungo periodo(2030).

Allo **scenario attuale** (2020) sono quindi affiancati lo **scenario di riferimento** (tutto ciò che è programmato e finanziato) e i due **scenari progettuali** 2025 e 2030.

Trasporto pubblico

Lo scenario PUMS prevede un sistema integrato di mobilità fondato su una rete di **Metropolitana di Superficie di Area Vasta e da linee su gomma ad alta frequenza e capacità (BRT)**. Il tutto integrato con una riorganizzazione della gomma, all'interno del progetto complessivo di integrazione modale e tariffaria.

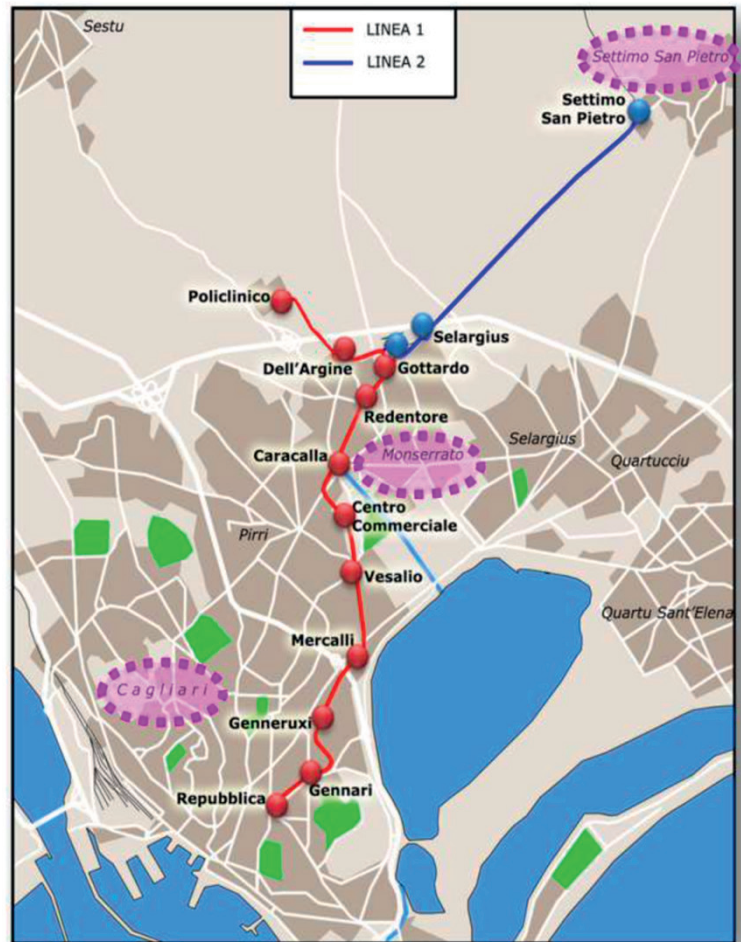
Attualmente la rete tranviaria è composta da due linee: linea 1 piazza Repubblica (Cagliari)- Policlinico Universitario di Monserrato e linea 2 Monserrato Gottardo- Settimo San Pietro.

La **linea 1**, lunga 8,1 Km, collega piazza Repubblica (Cagliari) al Policlinico Universitario di Monserrato e all'attigua Cittadella Universitaria, dove sono concentrate quasi tutte le facoltà scientifiche dell'Ateneo cagliaritano.

La **linea 2**, lunga 4,3 km, collega Monserrato Gottardo con Settimo San Pietro.

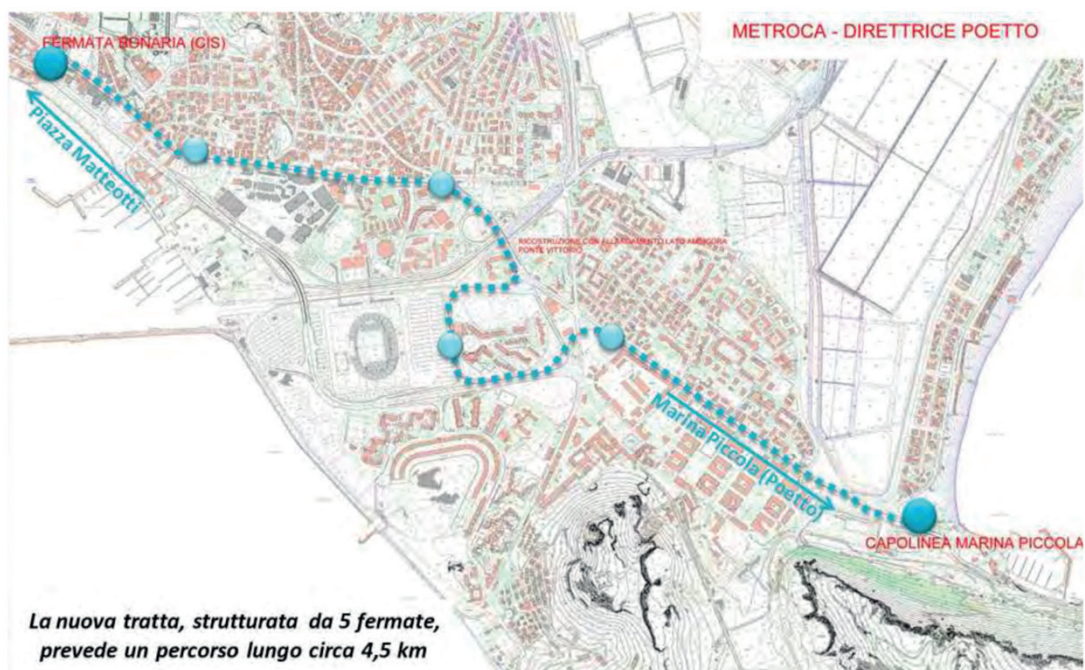
È in corso di realizzazione la Linea 3 con la connessione di piazza Repubblica con piazza Matteotti e con la stazione RFI, con un tracciato di poco più di 2.5 km, percorrendo la via Dante, viale Cimitero, viale Diaz, piazza Lussu, piazza Amendola, via Roma e piazza Matteotti/Stazione ferroviaria RFI.

Allo stato attuale è in fase di progettazione una ulteriore linea della metropolitana leggera: si tratta della Linea 4 Direttrice Poetto. Il tracciato si sviluppa per circa 4,3 km e si stacca dalla fermata Bonaria della linea 3. Il Comune di Cagliari ha recentemente adottato la variante urbanistica di Marina Piccola che prevede l'inserimento del capolinea al Poetto.





Il TPL: la metrotranvia - rete di progetto - Linea 3 Piazza Repubblica-Piazza Matteotti

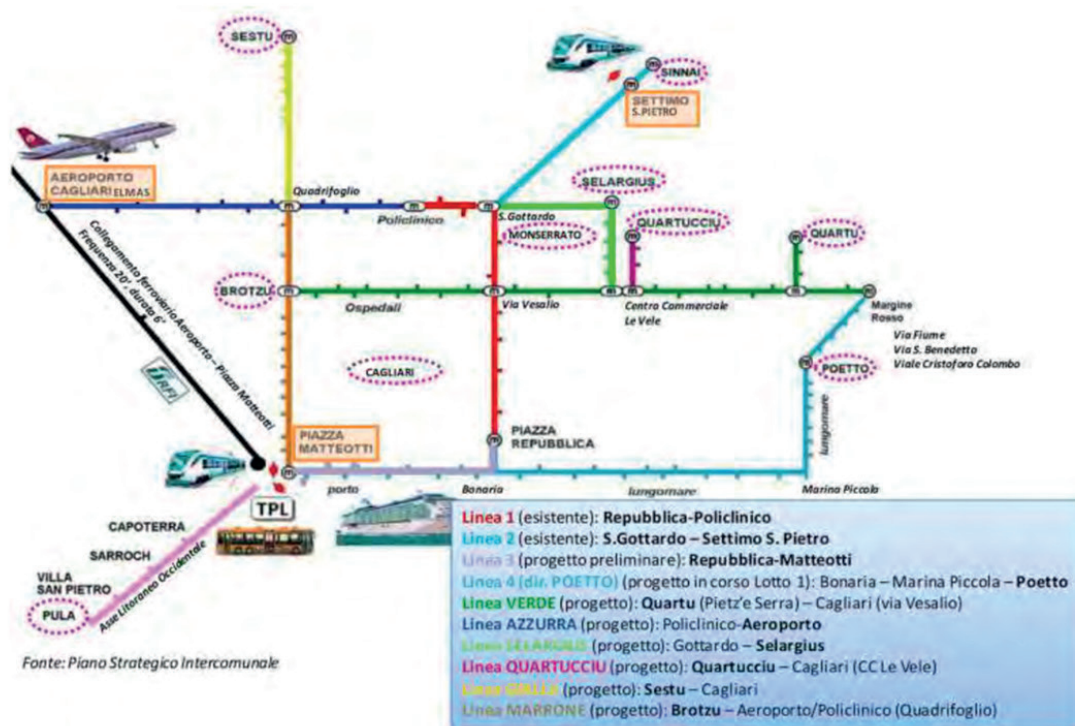


Il TPL: la metrotranvia - rete di progetto - Linea 4 Direttrice Poetto Bonaria-Marina Piccola

Il PUMS valuta, nello scenario di medio- lungo periodo (2030), una nuova rete di trasporto rapido su massa fondato su una rete integrata tra sistemi su ferro (metropolitana leggera) e su gomma ad elevate prestazioni (BRT), in appoggio ai nodi intermodali di interscambio costituite dalle cerniere di mobilità.

La rete metropolitana valutata è la seguente:

- » Linea 1 Repubblica–Gottardo (esistente);
- » Linea 2 Policlinico–San Gottardo–Settimo (esistente);
- » Linea 3 Repubblica–Matteotti (finanziata);
- » Linea 4 Direttrice Poetto (finanziata);
- » Linea 5 Anello Ovest (collega il Policlinico con la stazione ferroviaria);
- » Linea 6 Direttrice Ospedali (collega la fermata di Vesalio sulla linea 1 con l’ospedale Brotzu, riconnettendosi alla linea 4);
- » Linea 7 Direttrice Sestu (collega Sestu con il Policlinico);
- » Linea 8 Direttrice Selargius, Quartucciu, Qse (collega Quartu con la fermata di Caracalla sulla linea 1);
- » Linea 9 Estensione direttrice QSE (collega Marina Piccola con Quartu lato Poetto).



IL TPL: la metrotranvia – rete di progetto

RETE METROPOLITANA LEGGERA AREA VASTA E NODI INTERMODALI (fonte Piano Strategico Intercomunale)

TPL su gomma

Per garantire la maggiore efficienza ed efficacia all'intera rete dei servizi urbani di trasporto collettivo, il PUMS propone di riorganizzare i percorsi delle linee su gomma urbane in modo da evitare sovrapposizioni tra le linee di metrotranvia finanziate, linea 3 Repubblica-Matteotti e linea 4 estensione per il Poetto, e i servizi CTM (l'azienda che gestisce il trasporto pubblico urbano).

Parallelamente il PUMS individua 2 corridoi non serviti da metrotranvia su cui inserire servizi BRT: si tratta della linea BRT1 Quartu-Mercalli (9,6 km) e linea BRT2 La Maddalena-Matteotti (14,9 km).

Il Bus Rapid Transit (BRT) è un sistema di trasporto rapido di massa che utilizza la tecnologia degli autobus che viaggiano su corsie preferenziali, per lo più riservate, con lo scopo di aumentare la velocità commerciale raggiungendo prestazioni assimilabili a quelle di una tramvia. Il materiale rotabile consiste in autobus ad alta capacità prevalentemente elettrici.

Mobilità attiva

Biciplan

Fa parte del PUMS di Cagliari un ambizioso Biciplan che prevede il raddoppio della rete ciclabile (ai 21,6 km si aggiungono 50,6 km per complessivi 72,2 km) e l'istituzione di zone 30 di progetto in grado di favorire la coesistenza tra ciclisti ed automobilisti.

Il piano ha come obiettivo quello di sviluppare una rete ciclabile urbana che favorisca gli spostamenti degli abitanti legati al lavoro, alla scuola e al tempo libero, ed una rete extra-urbana integrata con quella più ampia a livello Nazionale che favorisca lo sviluppo turistico e valorizzi il territorio attraverso la conoscenza culturale ed ambientale.

Il Biciplan ha come priorità quella di creare percorsi omogenei e facilmente individuabili, che si distaccano dalla viabilità veicolare per renderli più sicuri e più godibili incentivandone l'uso: ciò sarà possibile attraverso un sistema di accorgimenti e di scelte che influenzeranno il piano della mobilità dell'intera città.

Dove la viabilità garantisce dimensioni consone alla realizzazione contestuale di percorsi ciclopedonali, si interviene riorganizzando la sede stradale esistente. Laddove ciò non si verifica, ma ci sia possibilità, soprattutto nelle zone periferiche dove il tessuto edificato ha scarsa densità, i tracciati si realizzano allargando la sezione stradale.

Nel caso in cui le aree edificate non permettono la realizzazione di nuove piste ciclabili si procede con l'introduzione di ZONE 30, per garantire la continuità dei percorsi in sicurezza.

Il Biciplan definisce la rete ciclabile di Cagliari come un sistema continuo all'interno del quale è possibile muoversi in bicicletta. Questo è realizzabile attraverso l'intreccio della rete ciclabile (esistente, di previsione e di progetto) e della diffusione delle Zone 30 in ambito urbano (esistenti e di progetto).

Itinerari ciclabili			Sviluppo		
			Esistente	Di previsione/ progetto	Totale
1	Itinerario 1	Matteotti - Poetto	6,5	5,8	12,3 km
2	Itinerario 2	Anello Centro Storico	4,6	7,1	11,7 km
3	Itinerario 3	Matteotti - Foce Tramontana		5,5	5,5 km
4	Itinerario 4	Flumendosa - Santa Gilla		3,1	3,1 km
5	Itinerario 5	Castiglione - Cittadella Universitaria	1,4	9,2	10,6 km
6	Itinerario 6	Medaglia Miracolosa - Mulinu Becciu	0,2	1,8	2,0 km
7	Itinerario 7	Ciclabile dei Parchi	8,9	18,1	27,0 km

L'approccio che il PUMS della città di Cagliari introduce, nella pianificazione della mobilità dolce, si caratterizza con il superamento della classica pista ciclabile realizzata con separatori in cordolo e di tipo mono o bidirezionale.

Le complessità realizzate e i costi elevati di esecuzione dei lavori hanno riorientato le pianificazioni verso soluzioni più flessibili connotate da un mix funzionale di zone 30 e piste ciclabile, approdando e "corridoi ciclabili" che garantiscono sicurezza ed efficienza/efficacia dei collegamenti.

Nel PUMS sono state identificate le viabilità locali, della rete urbana cittadina, e su questi archi sono state inserite numerose zone 30 che intrecciandosi con le numerose piste esistenti definiscono una nuova offerta per la mobilità dolce.

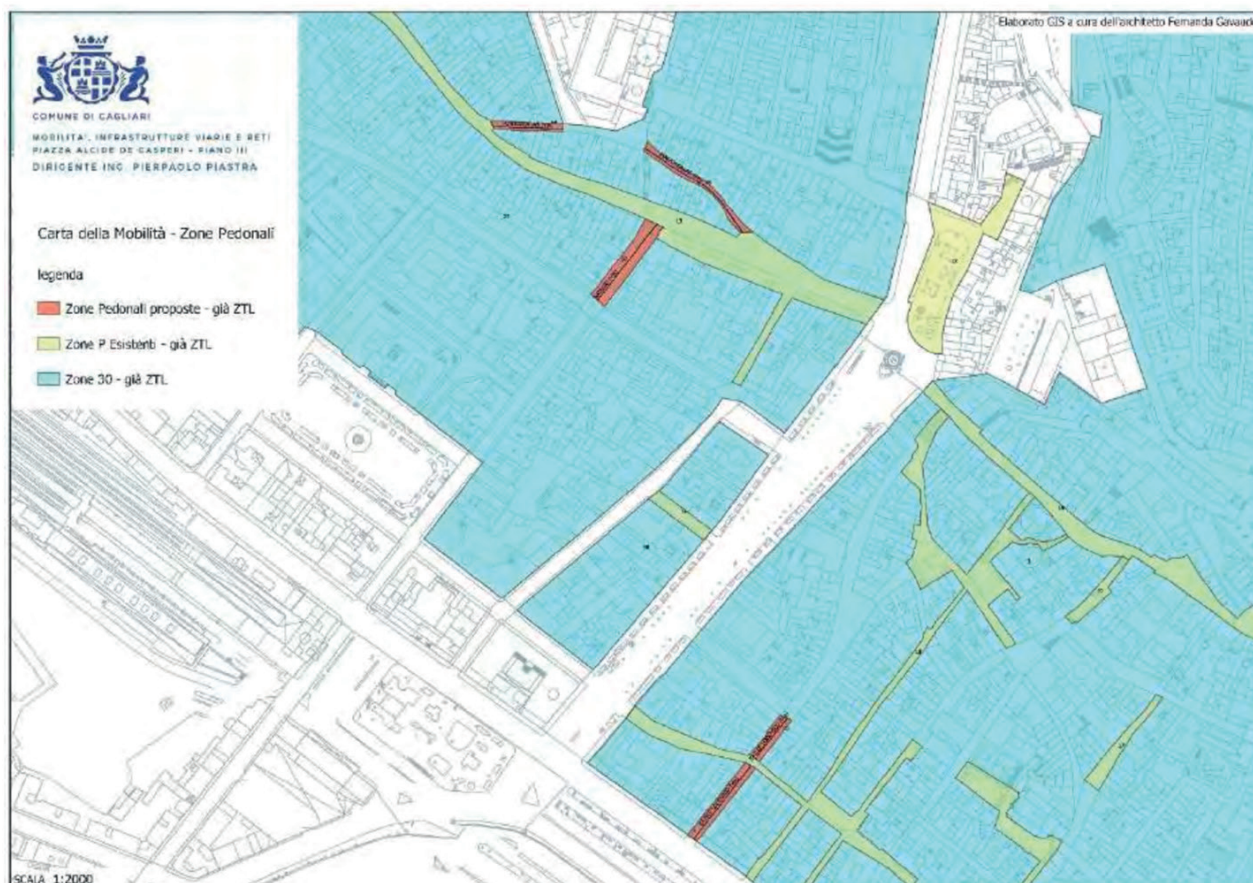
Per spostamenti entro i 4 km la bicicletta, o la micromobilità elettrica, rappresentano il mezzo più efficiente, perché si arriva prima, più economico, perché richiede una spesa annua assai contenuta, e più ecologico, perché non inquina.

La mobilità dolce, nel suo mix funzionale tra zone 30 e piste ciclabile, costituisce quindi un'alternativa molto concreta al trasporto individuale con mezzi motorizzati (auto e moto) per i piccoli spostamenti, a condizione che si garantiscano livelli adeguati di sicurezza personale da incidenti, basse soglie di inquinamento dei percorsi e, possibilmente, la piacevolezza dell'ambiente nel quale ci si muove.

Il piano ha come obiettivo quello di sviluppare una rete ciclabile urbana che favorisca gli spostamenti degli abitanti legati in principal modo al lavoro, alla scuola e al tempo libero, ed una rete extra-urbana integrata con quella più ampia a livello Regionale che favorisca lo sviluppo turistico e valorizzi il territorio attraverso la conoscenza culturale ed ambientale.

Le zone pedonali

Con delibera della Giunta Comunale n.76/2020 del 26 giugno 2020 è stato approvato l'ampliamento pedonalizzazione nei quartieri storici della città di Cagliari attraverso l'istituzione di nuove aree pedonali. Attualmente le Zone Pedonali risultano essere caratterizzate da una superficie pari a 102.660 mq.



Zone Pedonali di progetto istituite con delibera n.76/2020

La mobilità attiva nelle scuole: il Pedibus ed il Bicibus

La mobilità sostenibile deve affrontare, e risolvere, i problemi delle utenze vulnerabili della città con particolare attenzione ai bambini.

Accanto alle nuove zone 30 possono essere pianificate Zone Ambientali, Zone Pedonali e Strade Scolastiche.

In questo modo si può recuperare quel sistema di relazioni sociali oggi quasi azzerate anche a causa del traffico caotico.

Le iniziative Pedibus intraprese con successo in molte città italiane costituiscono un valido paradigma per azioni efficaci di mobilità sostenibile.

Mobilità condivisa ed elettrica

Vanno rafforzati e implementati i sistemi di condivisione di auto e bici con una particolare attenzione e maggiore diffusione del bike sharing e del car sharing finalizzati anche alla componente turistica della mobilità urbana.

A Cagliari è già presente un operatore molto dinamico che ha svolto nell'ultimo periodo un efficiente servizio di condivisione (car sharing "PLAY CAR") composto da una flotta di 52 veicoli a basse emissioni inquinanti, di cui il 12% elettrici, dislocate su 31 stazioni. Il PUMS propone l'implementazione un car sharing elettrico in "free floating" e una sua integrazione con il servizio di car sharing tradizionale già esistente.

Il comune di Cagliari è dotato di un servizio di bike sharing, chiamato Cabubi (Cagliari in bus e bici). Il Biciplan di Cagliari prevede il progetto e l'incremento delle stazioni di bike sharing e di car sharing.

Anche a Cagliari si stanno rapidamente diffondendo sistemi di micromobilità elettrica. Questo in linea con le grandi città europee, e del mondo, dove l'utilizzo di questi sistemi consente spostamenti, di corto raggio, alternativi all'auto privata.

Il PUMS propone la sperimentazione di sistemi di micromobilità elettrica sugli itinerari prioritari definiti dal Biciplan. La sperimentazione dovrà essere anticipata da apposita segnaletica verticale ed orizzontale e dall'identificazione dei parcheggi della zona a traffico limitato e delle zone 30 dei corridoi di connessione per la Micromobilità elettrica.

Cagliari deve organizzare una sempre maggiore diffusione dei punti di ricarica e incentivare l'uso di mezzi ecologici, anche per la distribuzione delle merci.

Il PUMS propone, in vista dell'attivazione delle postazioni di ricarica per veicoli elettrici previsti dagli strumenti di pianificazione, l'installazione di colonnine di ricarica elettrica nei pressi di tutte delle aree individuate per la realizzazione di cerniere di mobilità, per un totale di 9 postazioni aggiuntive.

Più in generale il PUMS, a livello comunale, propone di incentivare l'acquisto e l'uso di auto elettriche attraverso alcune facilitazioni concesse agli utilizzatori (alla stregua di quelle già attive, vedi ZTL gratuita e sosta gratuita). Parallelamente possono essere sensibilizzati alcuni operatori all'uso dell'elettrico, stimolando nel contempo la sostituzione dei parchi veicolari comunali e di tutti quei soggetti che si caratterizzano per una forte presenza in città (poste, banche, istituti pubblici, etc.).

Ripartizione modale attuale

Il PUMS, definite le matrici dei modi privati e collettivo ricava la ripartizione modale attuale (i modi a piedi e bici sono da fonte Istat) e quelle ipotizzate nei diversi scenari previsti.

Solo spostamenti interni a Cagliari	(Val ass.)	(%)
Auto Veic/h	21.307	63,44%
Mobilità collettiva Pax/h	5.645	16,81%
Piedi (da fonte Istat) Pax/h	6.533	19,45%
Bici Pax/h	103	0,31%
Totale Pax/h	33.588	100,00%

**Scenario 1 di Riferimento. Confronto ripartizione modale:
quota spostamenti interni a Cagliari in ora di punta del mattino**

Solo spostamenti interni a Cagliari	Scen. 0 Attuale (Val ass.)	Scen. 1 Riferimento (Val ass.)	Scen. 0 Attuale (%)	Scen. 1 Riferimento (%)
Auto Veic/h	21.307	20.372	63,44%	60,30%
Mobilità collettiva Pax/h	5.645	5.777	16,81%	17,10%
Piedi (da fonte Istat) Pax/h	6.533	6.533	19,45%	19,34%
Bici Pax/h	103	1.103	0,31%	3,26%
Totale Pax/h	33.588	33.785	100,00%	100,00%

**Scenario 3 di medio – lungo periodo. Confronto ripartizione modale:
quota spostamenti interni a Cagliari in ora di punta del mattino (valori percentuali)**

Solo spostamenti interni a Cagliari	Scen. 0 Attuale (%)	Scen. 1 Riferimento (%)	Scen. 2 Breve – medio Periodo (%)	Scen. 3 Medio – lungo Periodo (%)
Auto Veic/h	63,44%	60,30%	55,11%	51,21%
Mobilità collettiva Pax/h	16,81%	17,10%	22,23%	25,28%
Piedi (da fonte Istat) Pax/h	19,45%	19,34%	18,42%	18,21%
Bici Pax/h	0,31%	3,26%	4,24%	5,30%
Totale Pax/h	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

**Scenario 2 di breve – medio periodo. Confronto ripartizione modale:
quota spostamenti interni a Cagliari in ora di punta del mattino (valori percentuali)**

Solo spostamenti interni a Cagliari	Scen. 0 Attuale (%)	Scen. 1 Riferimento (%)	Scen. 2 Breve – medio Periodo (%)
Auto Veic/h	63,44%	60,30%	55,11%
Mobilità collettiva Pax/h	16,81%	17,10%	22,23%
Piedi (da fonte Istat) Pax/h	19,45%	19,34%	18,42%
Bici Pax/h	0,31%	3,26%	4,24%
Totale Pax/h	100,00%	100,00%	100,00%

Emissioni

La caratterizzazione del PUMS sotto il profilo ambientale ed emissivo avviene comparando la situazione attuale con gli scenari di progetto. Attraverso il modello di simulazione è possibile determinare, per i diversi scenari, i consumi e le emissioni di inquinanti legate al traffico veicolare.

Consumo di carburante ed emissioni inquinanti nella rete stradale interna al Comune di Cagliari nei vari Scenari (ton./anno)

Tutti gli spostamenti sulla rete stradale interna al comune di Cagliari	Scen. 0 Attuale (ton./anno)	Scen. 1 Riferimento (ton./anno)	Scen. 2 Breve – medio Periodo (ton./anno)	Scen. 3 Medio – lungo Periodo (ton./anno)
Consumo di Carburante	51.413	50.687	44.915	42.377
Emissione di Nox	296	292	259	244
Emissione di CO	547	539	478	451
Emissione di PM10	20,7	20,4	18,1	17,0
Emissione di PTS	25,8	25,5	22,6	21,3
Emissione di CO2	113.513	111.911	99.166	93.562

Trasporto privato

Dalle Zone a Traffico Limitato all'area ad accessibilità controllata

Il PUMS propone soluzioni innovative anche utilizzando le nuove tecnologie (informazione all'utenza, sistemi ITS, varchi elettronici, etc.) riguardo all'accessibilità al centro storico.

Oggi le zone a traffico limitato sono accessibili a determinate categorie di "users" (residenti, artigiani, categorie speciali, mezzi di soccorso. Possibili soluzioni, da sperimentare con gradualità, possono pertanto portare ad una diversa accessibilità.

Sfruttando le tecnologie, fermo restando la protezione di certe aree di particolare delicatezza, si può consentire un transito breve (1 o 2 ore) a coloro che sono disponibili a pagare un servizio (mix tra ZTL e road pricing). Con l'impiego di varchi elettronici e il controllo della targa si lascia libero il transito a tutti gli aventi diritto (oggi possessori dei diversi permessi) consentendo il passaggio e/o il traffico di accompagnamento a coloro che per esigenze particolari vogliono entrare in una certa zona protetta.

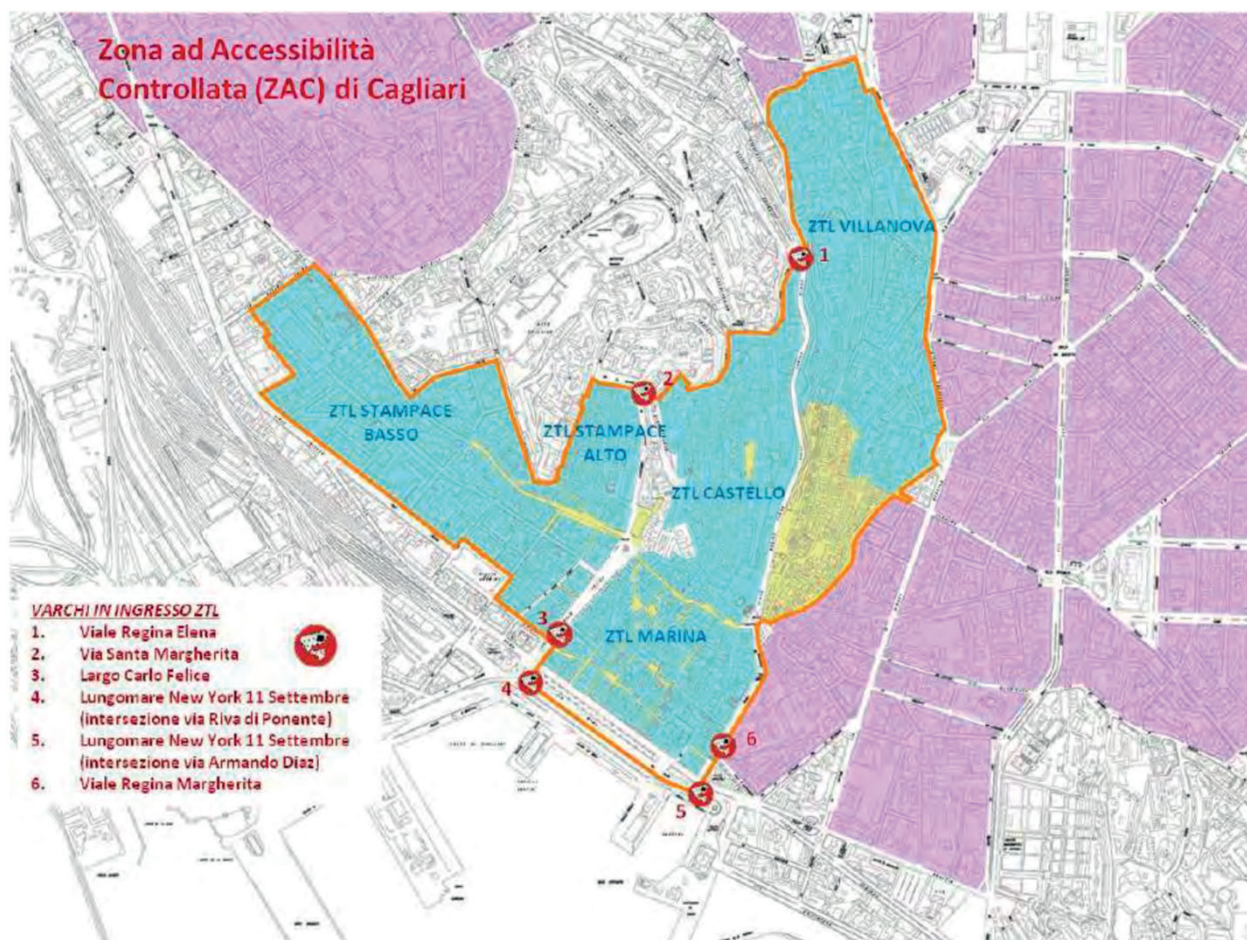
L'istituzione di una zona ad accessibilità controllata si configura come azione strategica per disincentivare l'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità e dirottare il traffico di attraversamento su itinerari esterni. Il PUMS propone di attuare politiche di accessibilità controllata alla zona ad oggi definita come Zona a Traffico Limitato andando a comprendere anche le viabilità a contorno delle ZTL oggi non soggette a regolamentazione. Successivamente possono essere sperimentate delle nuove zone, di fatto ampliando la zona a traffico limitato attuale. Il tutto con caratteristiche precise di gradualità e sperimentabilità.

La Zona ad Accessibilità Controllata (ZAC) può essere modulata, in una prima fase, sulla limitazione dei veicoli inquinanti scegliendo tra queste categorie il divieto di circolazione ai veicoli:

- » Euro 0, 1 benzina
- » Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel
- » Euro 0, 1, 2 a doppia alimentazione gasolio-GPL e gasolio-metano;
- » con lunghezza superiore a 7,5 m di lunghezza.

Successivamente, ed in via sperimentale, può essere applicato un sistema di road pricing consistente nel pagamento di una tariffa per l'accesso alla ZAC in modo automatizzato e controllato da varchi elettronici di ingresso/uscita.

In particolare per accedere all'area soggetta a Road Pricing l'utente può **acquistare** un ticket (reso disponibile sia in forma cartacea che elettronica) e, successivamente, **attivarlo** (cioè associare il codice del ticket alla targa). Un singolo ticket consente di entrare e uscire dalla Zona con uno **stesso** veicolo un numero indefinito di volte nella stessa giornata.



Zona ad Accessibilità Controllata (ZAC) e varchi di ingresso/uscita in aggiunta ai varchi attuali della ZTL

Cerniere di mobilità

Con il Piano della Mobilità Sostenibile la strategia di allontanamento, del traffico privato dovuto agli spostamenti dei soggetti sistematici, dall'area centrale, si rafforza, attraverso l'implementazione del numero di aree di scambio e la loro trasformazione in cerniere di mobilità. Si tratta di luoghi strategici dell'area urbana dove si concentrano le più importanti attrezzature (parcheggi di scambio, linee di pubblico trasporto, servizi sharing, dotazioni hardware e software per la smart mobility, servizi MaaS, mobilità elettrica, micro attività per il presenziamento commerciale dei luoghi) di mobilità pubblica e privata.

Il PUMS prevede la realizzazione di **8 cerniere di mobilità urbana** da prevedere negli scenari di breve – medio e medio – lungo periodo. A seguire uno schema con la localizzazione.



Le cerniere di mobilità: localizzazione

Con la configurazione della nuova rete ciclabile del Biciplan, della rete del trasporto rapido su massa costituita da nuovi sistemi su ferro metropolitano di Area Vasta e sistemi su gomma ad elevate prestazioni (BRT) e le cerniere di mobilità, si realizza con il PUMS una rete di mobilità integrata per Cagliari città intermodale.

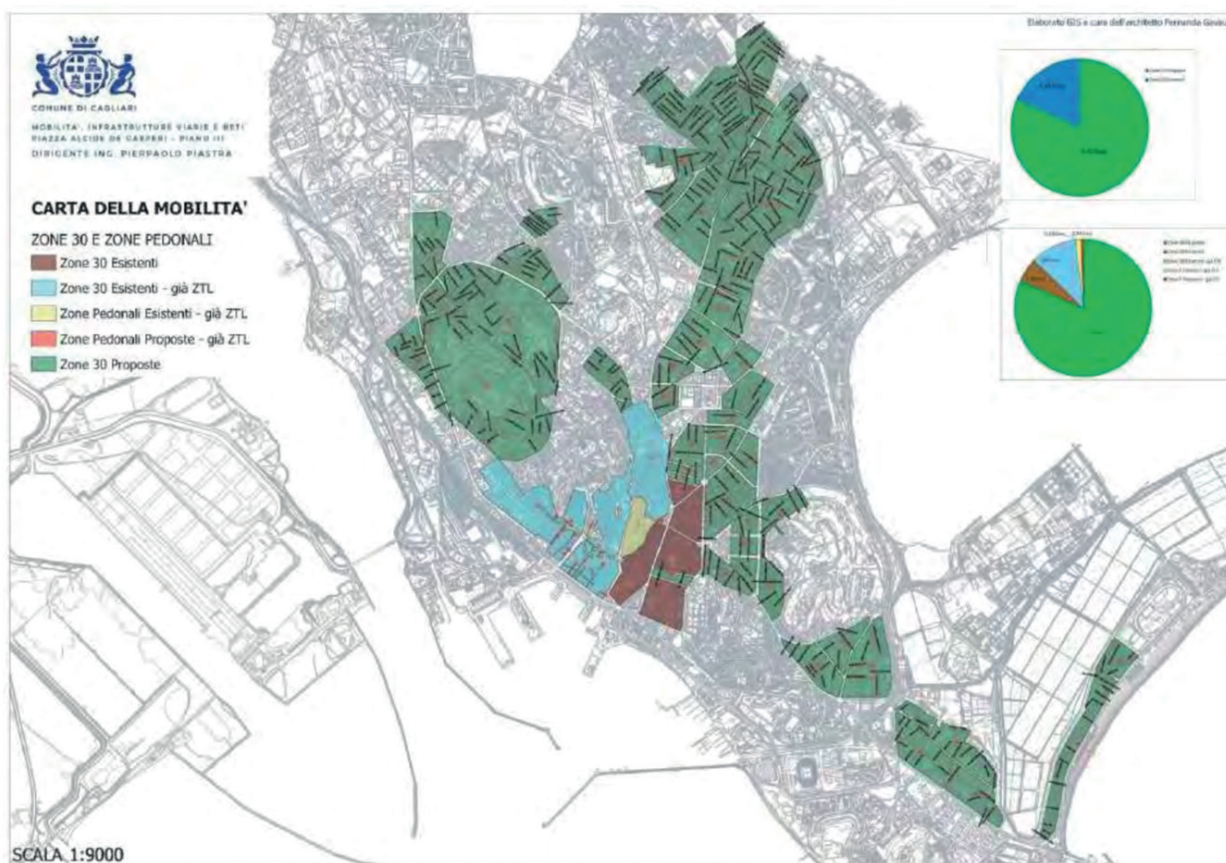
Le zone 30

L'individuazione di nuove Zone 30 ha come obiettivo prioritario quello di ripensare la viabilità dei quartieri residenziali, fino ad oggi realizzata prevalentemente in funzione di una mobilità automobilistica, per ottenere una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza, equiparando la mobilità dolce a quella veicolare.

La realizzazione di "zone 30", accompagnata da interventi di moderazione del traffico, è funzionale al raggiungimento degli obiettivi di riduzione del rischio per tutte le categorie di utenti ed offre un miglioramento della qualità della vita per i residenti, oltre che creare nuovi spazi per la socializzazione ed il tempo libero, di rilevante importanza anche vista la vocazione turistica della Città di Cagliari. Le zone a traffico moderato si caratterizzano come aree prevalentemente residenziali o con destinazioni specifiche (scuole, ospedali, poli commerciali diffusi, etc) in cui la mobilità pedonale e ciclabile ha gli

stessi diritti/doveri della mobilità su auto

Con delibera della Giunta Comunale n.75/2020 del 26 giugno 2020 è stato approvato l'ampliamento delle Zone a Velocità Limitata "Zona 30 km/h" nella città di Cagliari. Le aree "Zone 30 esistenti" (in marrone), le "Zone 30 esistenti – già ZTL" (in azzurro) e le "Zone 30 proposte" (in verde) costituiscono lo stato dell'arte di riferimento per la definizione delle nuove zone 30 proposte dal PUMS. Attualmente le Zone 30 risultano essere caratterizzate da una superficie pari a 6.762.427 mq per le zone 30 e pari a 857.593 mq per le Zone 30 già ZTL, per un totale di 7.620.020 mq.



Zone 30 esistenti e di progetto istituite con delibera n.75/2020

Logistica

Obiettivo del PUMS è quello di fornire le linee guida per il progetto di City Logistics per razionalizzare la distribuzione delle merci in ambito urbano e in particolare nel centro storico, limitando l'accesso dei molti mezzi fortemente inquinati e spesso non a pieno carico che transitano nel centro.

La distribuzione delle merci nelle aree urbane produce esternalità negative quali l'inquinamento atmosferico ed acustico, gli incidenti stradali e la congestione. Definire un insieme di misure che hanno come obiettivo quello di limitare le ripercussioni sulla qualità della vita e sulla salute dei cittadini andando a massimizzare il tasso di riempimento dei mezzi e minimizzare il numero dei veicoli per km in ambito urbano è alla base delle politiche di City Logistics.

Gli obiettivi PUMS per il traffico merci e logistica urbana sono riconducibili a:

- » riduzione dell'inquinamento provocato dal traffico merci in ambito urbano;
- » riduzione della congestione del tessuto viario urbano derivante dal traffico merci.
- » Razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci con i seguenti obiettivi:
 - riduzione dell'accesso di veicoli di grandi dimensioni;
 - riduzione dell'accesso ai veicoli più inquinanti;
 - miglioramento del fattore di carico dei veicoli;
 - riduzione delle percorrenze dei veicoli merci in ambito urbano.

ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

REPORT 2023

una pubblicazione del Kyoto Club in collaborazione con la Campagna Clean Cities
a cura di **Marco Talluri** – Gruppo di lavoro Mobilità sostenibile Kyoto Club

Progetto grafico ed impaginazione a cura di **Giorgia Ghergo** – Heap Design
www.heapdesign.it

Foto in copertina: Ant Rozetsky su Unsplash

Edizione Giugno 2023

