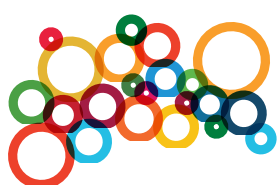


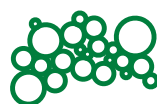


ALLEGATO CONTRIBUTO RFI

RFI E LE STAZIONI
DELLA CITTÀ
METROPOLITANA
DI CAGLIARI



PUMS
PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE



CAGLIARIMET
COMUNITÀ URBANA DIFFUSA

INDICE

1	MODALITÀ D'INTERVENTO PER LA TRASFORMAZIONE DELLE STAZIONI FERROVIARIE RFI IN HUB MULTIMODALI.....	2
2	QUADRO CONOSCITIVO DELLE STAZIONI FERROVIARIE RFI DI CITTÀ METROPOLITANA.....	6

1 MODALITÀ D'INTERVENTO PER LA TRASFORMAZIONE DELLE STAZIONI FERROVIARIE RFI IN HUB MULTIMODALI

La stazione è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano o stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita. **La stazione è luogo di trasformazioni**, segno di nuove infrastrutture che sempre più - oltre a essere opere di ingegneria - esigono sensibilità e approcci diversi e complementari capaci di generare **qualità e attrattività dei territori**, di ridurre costi e tempi dello spostamento, di **soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova**. Le stazioni rappresentano il punto di contatto tra sistema ferroviario e i territori che attraversa e il loro funzionamento è largamente determinato dalla qualità di questa relazione. Una stazione che funziona bene è sempre una stazione che sa essere parte integrante dell'ambiente - urbano o rurale - che la ospita. Quindi per RFI conoscere e saper interpretare il territorio rappresenta un requisito indispensabile per azioni rivolte alla **modernizzazione delle stazioni esistenti e alla progettazione di nuove, più rispondenti a bisogni e stili di vita contemporanei**.

La nuova visione della stazione sviluppata da RFI mette al centro i bisogni delle persone e la sostenibilità ambientale e sociale, tende a rendere stazioni e aree circostanti più sicure e piacevoli e ha come obiettivi qualificanti:

- **l'incremento del livello di connettività** con la mobilità attiva, il trasporto pubblico locale e la sharing mobility per rispondere sempre meglio alle esigenze del viaggiatore e più in generale del cittadino;
- **il miglioramento dell'accessibilità** interna alle stazioni attraverso un design inclusivo e senza barriere;
- **il potenziamento dell'infomobilità** e del wayfinding fuori e dentro la stazione.

In quest'ottica la nuova stazione è contemporaneamente protagonista di un progetto di mobilità integrata, hub di un sistema di MaaS (Mobility as a Service), con spazi e servizi capaci di garantire il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro più rapido, facile, intuitivo e fluido; centro vitale della smart city, parte integrante del tessuto urbano, volano della riqualificazione di zone dismesse, marginali o poco attrattive.

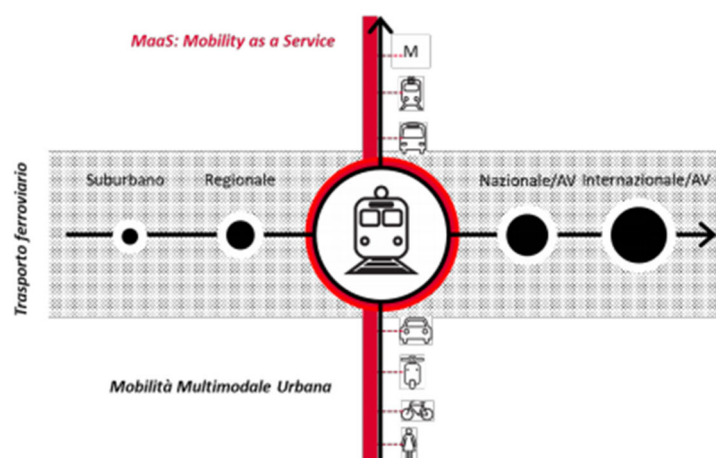


Figura 1 La stazione come hub multimodale

La strategia di implementazione del nuovo concept di stazione necessita di azioni dirette, che RFI può realizzare in sostanziale autonomia, e di azioni concertate che coinvolgono Istituzioni ed Enti locali. A tal riguardo, la redazione del PUMS rappresenta una preziosa occasione di collaborazione tra RFI e l'Amministrazione Comunale, nonché con i vari Stakeholder di riferimento, per ridefinire il ruolo delle stazioni ferroviarie nel contesto territoriale, focalizzando su di esse un'ampia serie di progetti mirati allo sviluppo di sistemi integrati di mobilità sostenibile, con particolare riferimento a:

- Mobilità pedonale
- Mobilità ciclistica
- TPL
- Sharing mobility
- Parcheggi di scambio e aree di sosta
- Colonnine di ricarica per mezzi elettrici
- Infomobilità

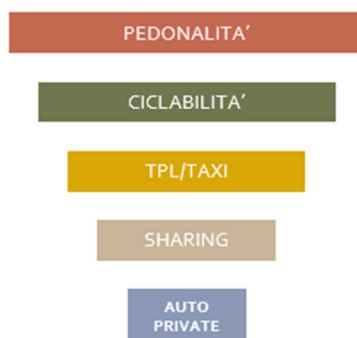


Figura 2 Piramide dei sistemi di mobilità

In linea con il Piano Commerciale RFI vuole indicare come obiettivo principe per il potenziamento e per gli interventi sulle stazioni, in qualità di nuove porte di accesso al territorio, l'unione efficace e tangibile della funzione trasportistica e urbana, per giungere alla creazione di veri e propri hub urbani intermodali, quali nuovi luoghi identitari per eccellenza e attivatori della qualità e della vitalità del Capoluogo.

Le sfide progettuali che si vogliono introdurre sono molteplici e puntano sui seguenti concetti chiave in ordine di importanza:

- Accessibilità,
- Intermodalità-Multimodalità Sostenibile,
- Attrattività,
- Identità-Riconoscibilità,
- Scalabilità,
- Infrastrutturazione Informatica.

In assoluto la prima delle sfide rimane l'accessibilità, in quanto nessun luogo può diventare attrattivo se non raggiungibile e fruibile da tutti e mediante diversi modi di trasporto. L'intermodalità va quindi garantita per le diverse componenti di spostamento, favorendo in modo netto la mobilità nuova.

L'attrattività degli hub intermodali deve nascere soprattutto da un rapporto attento e concreto con il contesto di riferimento e con le funzioni e caratteristiche dell'area di pertinenza, puntando sulla riqualificazione delle stazioni interessate, sulla rigenerazione dell'ambito urbano di inserimento e sulla creazione di una rete di connessioni mirata, garantendo anche un elevato standard di sicurezza.

Tale approccio concorre a generare identità e riconoscibilità, mentre l'infrastrutturazione informatica contribuisce al fine di promuovere il concetto di Cerniere di Mobilità anche come primo modello di sperimentazione del MaaS (Mobility as a Service), che promuove la piena integrazione telematica tra i diversi gestori dei servizi, mediante l'utilizzo di nuove tecnologie smart.



Figura 3 La stazione come nodo intermodale

Le azioni definite dal PUMS per ogni singola stazione ferroviaria devono essere pienamente coerenti con il Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che individua, proprio al fine di far convergere verso le stazioni i diversi sistemi di mobilità, i seguenti interventi che si estendono oltre il perimetro del fabbricato viaggiatori, comprendendo le piazze antistanti e le aree limitrofe:

- **migliorare la pedonalità nel raggio di 1 km dalla stazione:** è fondamentale liberare le traiettorie pedonali principali che portano alla stazione dalle auto e regolare gli attraversamenti per rendere i percorsi verso le stazioni più efficaci, comodi e sicuri (ZTL, ZTC, zone 30, aree pedonali), a partire dagli intorni di stazione nei quali sono più frequenti gli incidenti che coinvolgono i pedoni. A questo si aggiunge la creazione di sottopassi passanti di stazione, laddove sul "secondo fronte" sia presente una domanda di mobilità che lo giustifica;
- **promuovere la ciclabilità nel raggio di 3 Km dalla stazione:** la rete ciclabile deve puntare a collegare le stazioni con i punti di interesse principali dell'intorno urbano (centro storico, ospedali, università, aree commerciali/poli del divertimento, ecc.), garantendo la messa a

disposizione di un congruo numero di stalli per bici in prossimità delle stazioni, ove necessario anche attraverso la realizzazione di velostazioni e ciclofficine, per migliorare l'accessibilità delle stazioni per i passeggeri con bici al seguito. Raccordare con piste ciclabili le stazioni alle ciclovie nazionali presenti nell'intorno di 5 km ed attrezzare le stazioni con stalli per bici e servizi per il cicloturista;

- **garantire un buon collegamento della stazione con il TPL entro i 30 minuti:** deve essere verificata – ed eventualmente riprogettata - la rete del trasporto pubblico di massa (urbano e regionale) in modo tale da coprire correttamente il bacino di captazione della stazione, attraverso una ramificazione dei servizi che intercetti la domanda di mobilità e garantendo frequenze adeguate;
- **sviluppare la Sharing Mobility:** è necessario che le stazioni vengano ricomprese nelle aree di copertura dei sistemi di sharing e che in prossimità di queste vengano predisposti appositi stalli dedicati alla presa/rilascio dei mezzi;
- **localizzare in prossimità delle stazioni ferroviarie le colonnine di ricarica per i mezzi elettrici:** al fine di incentivare la presenza in stazione di servizi di mobilità sempre più effettuati con mezzi elettrici (taxi, car rental, car sharing, ecc.). Sono necessarie colonnine ad alta potenza in prossimità delle stazioni posizionate in contesti urbani densi, mentre in prossimità delle stazioni fuori dal contesto urbano è sufficiente garantire un congruo numero di colonnine a bassa potenza per la ricarica dei mezzi in lunga sosta;
- **offrire strumenti di infomobilità** capaci di contribuire ad ottimizzare l'interscambio tra sistemi di trasporto pubblici, privati, condivisi e attivi, per migliorare l'esperienza di viaggio e ridurre complessivamente i tempi dello spostamento;
- **gestire la sosta dei mezzi privati**, e dell'auto in particolare; la sosta rappresenta una delle componenti di un mix equilibrato di servizi intermodali da garantire in stazione, ma va inquadrata in uno scenario di progressiva riduzione dell'uso dell'auto privata legato alla lotta alla congestione e al cambiamento climatico. La sosta va pertanto progettata in coerenza con l'affermarsi di politiche basate su regimi di restrizione del traffico veicolare privato nelle aree centrali delle città. In linea generale, nelle aree urbane più dense lo spazio per la sosta dei mezzi privati in prossimità delle stazioni deve essere razionalizzato, privilegiando la sosta breve e un utilizzo a rotazione che consentano di dedicare lo spazio disponibile prevalentemente alla mobilità dolce, collettiva e condivisa. Man mano che la densità urbana diminuisce e si riduce la presenza di sistemi di trasporto alternativi, lo spazio attorno alle stazioni da dedicare alla sosta dei mezzi privati può aumentare progressivamente anche per rispondere alle esigenze di lunga sosta dei clienti del treno.

2 QUADRO CONOSCITIVO DELLE STAZIONI FERROVIARIE RFI DI CITTÀ METROPOLITANA

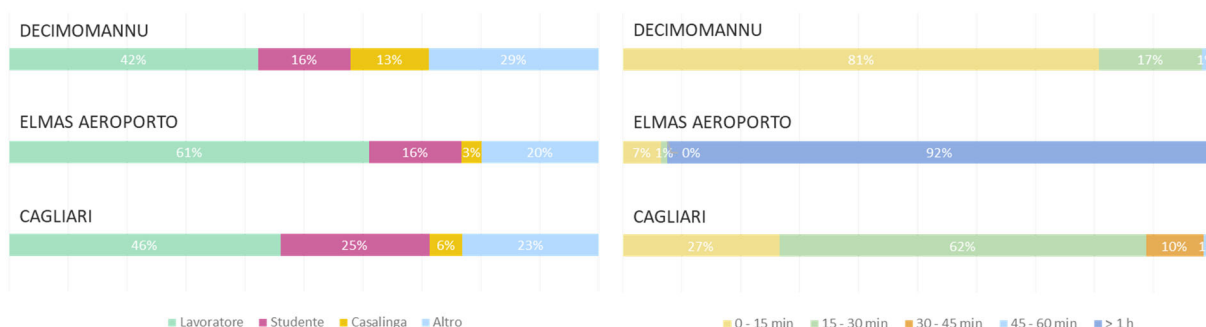
Tramite lo studio dei dati delle stazioni di Città Metropolitana, si è ottenuto un quadro conoscitivo globale degli impianti di stazione.

La domanda e l'offerta ferroviaria, i dati derivanti dalle interviste dell'Osservatorio di Mercato (OdM) e la potenziale domanda di mobilità nei bacini ciclopedonali sono gli elementi propedeutici alla realizzazione del quadro conoscitivo di stazione.

L'elaborazione delle nove stazioni riguarda le località di Villaspeciosa-Uta, Decimomannu, Assemini S. Lucia, Assemini, Assemini Carmine, Cagliari Elmas, Elmas Aeroporto, Cagliari S. Gilla e Cagliari.

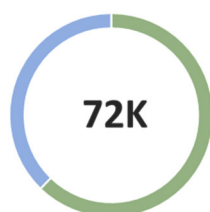
Di seguito, una sintesi di quanto spiegato precedentemente.





PROFILO UTENTE

TEMPO DI ACCESSO IN STAZIONE



DOMANDA TOTALE
NEI BACINI PEDONALI



DOMANDA TOTALE
NEI BACINI CICLOPEDONALI