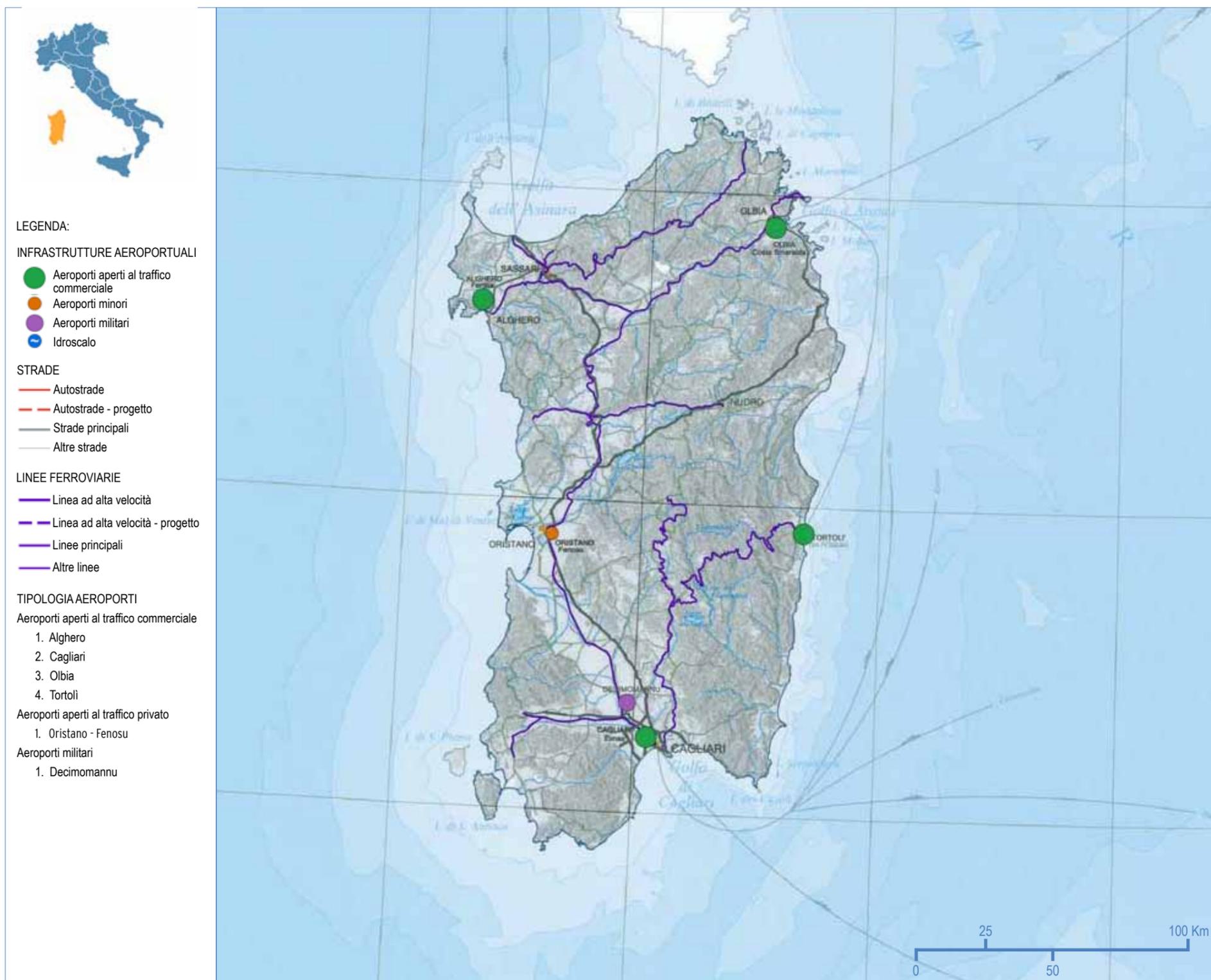


10. SARDEGNA

10.1 Quadro di riferimento



La rete aeroportuale della Sardegna è costituita dagli aeroporti di Cagliari, Olbia, Alghero e Tortoli. Completa la rete l'aeroporto di Oristano, aperto al solo traffico privato.

Gli aeroporti della Sardegna hanno movimentato nel 2008 un traffico di circa 6 milioni di passeggeri e sono caratterizzati dall'operatività di vettori low cost che offrono collegamenti nazionali ed internazionali. Il principale aeroporto è a Cagliari e ha registrato una crescita positiva grazie al consolidamento del traffico nazionale e all'ampliamento dei collegamenti operati da vettori low cost. Il secondo aeroporto è Olbia, che è cresciuto sensibilmente per l'incremento del traffico internazionale sia in termini di movimenti che di passeggeri. Tra il 2000 e il 2008 si è registrato complessivamente nell'isola un aumento costante di traffico con un tasso medio annuo pari al 5,3%. In particolare dal 2000 al 2008 lo scalo di Cagliari è cresciuto del 4,6%, quello di Olbia del 3,7%.

Ma la crescita più rilevante, in termini percentuali, si è registrata ad Alghero, che è passato da 670mila passeggeri del 2000 a

1,4Mil nel 2008, con un tasso medio del 9,5%.

Il traffico aereo della Sardegna è fortemente caratterizzato dalla presenza di oneri di servizio pubblico nei collegamenti tra i tre aeroporti sardi principali, e gli aeroporti di Roma, Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze, Napoli e Palermo e dal fatto che il traffico è operato da una compagnia aerea con focus strategico regionale, che assicura anche i collegamenti diretti tra i tre scali principali. Altra caratteristica del traffico aereo sardo è costituita dalla forte stagionalità dei flussi nei periodi di alta stagione turistica.

Complessivamente l'83,3% del traffico operato dagli aeroporti della Sardegna risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate; ed il 35,3% del traffico totale è operato da vettori low cost, con punte del 57,7% sul totale nello scalo di Alghero.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sardegna nel 2008 è stato del tutto marginale, con poco più di 7.000 tonnellate annue trasportate

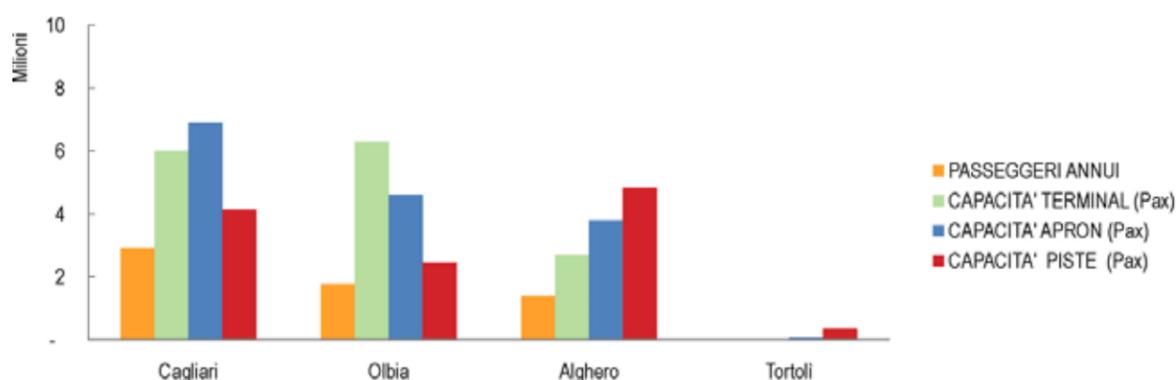
prevalentemente tra Cagliari e Alghero, in costante diminuzione dal 2000, con un CAGR pari a -3,6%.

La Sardegna rappresenta il 13,5% del territorio nazionale in cui vive solamente il 2,8% della popolazione italiana, corrispondente alla più bassa densità abitativa tra le aree considerate, pari a 40 ab/kmq, contro la media nazionale di 197 ab/kmq. Nell'area risiede lo 0,7% degli stranieri residenti in Italia, circa 1,2 ogni 100 abitanti. Il PIL procapite annuo risulta inferiore alla media, corrispondente a 16.800 €/ab, ma il più alto delle regioni meridionali. Il traffico passeggeri rappresenta il 4,6% del totale italiano. Il rapporto tra traffico e popolazione con 3,6 pax/ab, risulta il più alto tra le aree considerate, dopo quello del Centro. Nell'area è localizzato il 2,9% delle imprese attive a livello nazionale, con una densità imprenditoriale pari a 9 imprese ogni 100 abitanti (tasso superiore a quello medio nazionale che ne conta 8,2) e con 40 passeggeri aerei per impresa attiva. Gli arrivi turistici totali nell'area rappresentano solo il 2,1% degli arrivi a livello nazionale, e, in

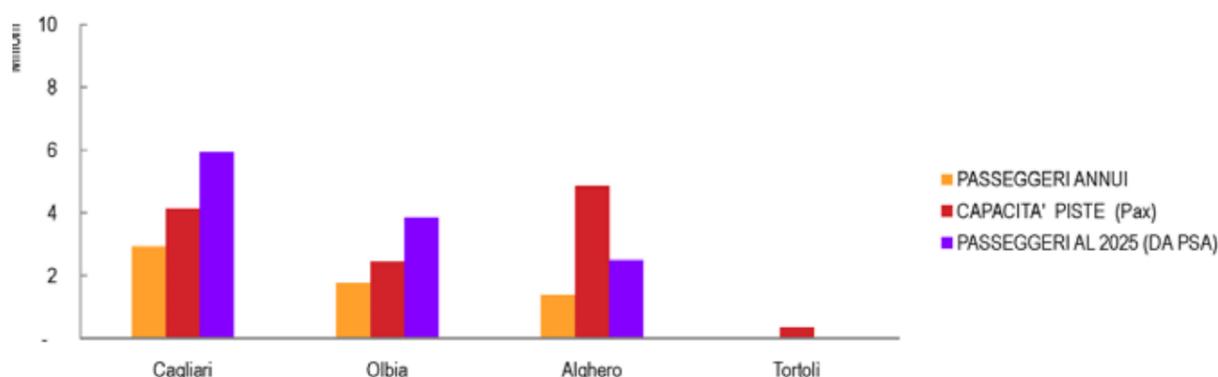
AEROPORTI	TRAFFICO 2008	PREVISIONI DA PSA		
		2015	2020	2025
Cagliari	2.925.605	3.934.302	4.930.097	5.925.892
Olbia	1.766.205	2.753.749	3.300.168	3.846.587
Alghero	1.384.267	1.600.000	2.000.000	2.500.000
Tortoli	17.229	20.000	20.000	20.000
TOTALE	6.093.306	8.308.051	10.250.265	12.292.479

PREVISIONI STUDIO	10.600.000
--------------------------	-------------------

Previsioni di traffico



Capacità attuale degli aeroporti della Sardegna



Capacità attuale e traffico previsto al 2025 degli aeroporti della Sardegna

particolare, gli arrivi stranieri rappresentano il 1,6% degli arrivi stranieri in Italia. La Sardegna presenta un tasso di disoccupazione (9,1%) superiore di quasi 4 punti percentuali alla media nazionale, in un'area che esprime una quota di consumi finali interni e di depositi bancari rispettivamente pari al 2,4% e al 2%. Rispetto alle regioni meridionali, la Sardegna presenta un tasso di apertura del mercato più vicino, se pur inferiore, alla media nazionale (40,8% contro 49,8%), associata tuttavia ad una bassa propensione all'export (15,3% contro 24,8 % del totale Italia).

Gli indici socioeconomici confermano i ritardi strutturali della Sardegna, dovuti anche alla condizione di isolamento e scarsa densità abitativa del territorio, con un basso livello di industrializzazione. L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio sardo.

In questo quadro il settore del turismo rappresenta una risorsa strategica per la Regione Sardegna, soprattutto considerando che attualmente sembra soddisfare maggiormente la domanda di turismo proveniente dal resto dell'Italia, mentre il flusso straniero, sebbene cospicuo, non è ancora arrivato ad una fase matura. In questo senso una diminuzione del prezzo del trasporto e un miglioramento dell'accessibilità verso le diverse zone della regione potrebbe migliorare la competitività del settore. In tale ottica le infrastrutture e i servizi di trasporto aereo rappresentano, in generale ed ancor di più per una realtà insulare come la Sardegna, uno dei fattori più importanti su cui impostare le politiche di sviluppo economico e territoriale.

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale la rete aeroportuale sarda mostra di essere adeguata ai flussi attuali e previsti, grazie agli importanti interventi di adeguamento e ammodernamento cui sono stati sottoposti gli scali negli ultimi anni: a tale rete non corrisponde tuttavia un'adeguata armatura delle infrastrutture di

collegamento con il territorio. Le infrastrutture stradali e ferroviarie della Sardegna infatti non permettono una connessione agevole tra i diversi aeroporti ed una sinergia tra gli stessi.

Nonostante la Sardegna sia caratterizzata da un noto deficit infrastrutturale rispetto alla media nazionale, nella regione non sono in previsione significativi interventi di potenziamento della rete stradale e ferroviaria. I progetti in avviamento o in fase di redazione definitiva riguardano solo interventi di ammodernamento e messa in sicurezza dei principali assi viari della regione.

Scenari di sviluppo del traffico

Le stime di traffico di lungo periodo prevedono che il traffico totale degli aeroporti della Sardegna raggiunga 12 milioni di passeggeri nel 2030, rispetto ai 6 milioni attuali, con un tasso medio di crescita percentuale tra i più alti del Paese. La crescita prevista è soprattutto dovuta all'aumento consistente previsto per il traffico internazionale, attualmente ancora limitato a valori modesti.

Le previsioni di traffico al 2025, contenute nei Piani di Sviluppo di ciascun aeroporto o desunte da altri strumenti di programmazione delle società di gestione, indicano invece che i passeggeri in Sardegna raggiungeranno nel 2025 circa 12 milioni di pax, contro i quasi 10,5 Milioni stimati dal presente studio nello stesso periodo.

Capacità degli aeroporti

A fronte dei 12 milioni di passeggeri previsti al 2030, la capacità complessiva attuale degli aeroporti della Sardegna appare adeguata nel complesso a rispondere a tale domanda di traffico. In particolare la capacità attuale dei terminal e dei piazzali risulta pari a circa 15 milioni di passeggeri, mentre quella delle piste invece è pari a circa 12 milioni di passeggeri, che rappresenta pertanto la soglia di saturazione complessiva degli scali in assenza di interventi sulle infrastrutture di volo. Analizzando però la capacità di ciascun aeroporto si rileva invece una limitata capacità del sistema della pista di Cagliari (4 Mil. di pax) e di Olbia (2,4 Mil.) in relazione ai volumi di traffico previsti dai rispettivi PSA. Buona invece la capacità delle infrastrutture di volo di Alghero, ma limitata invece a 2,7 Mil la capacità del terminal. Per quanto riguarda invece il piccolo scalo di Tortoli la capacità del terminal e del piazzale è molto al di sotto rispetto al traffico atteso, se pur modesto.

Gli aeroporti della Sardegna



LEGENDA:

- Autostrada
- Strada a scorrimento veloce
- Ferrovia AV
- Ferrovia ordinaria

TIPOLOGIA TRAFFICO

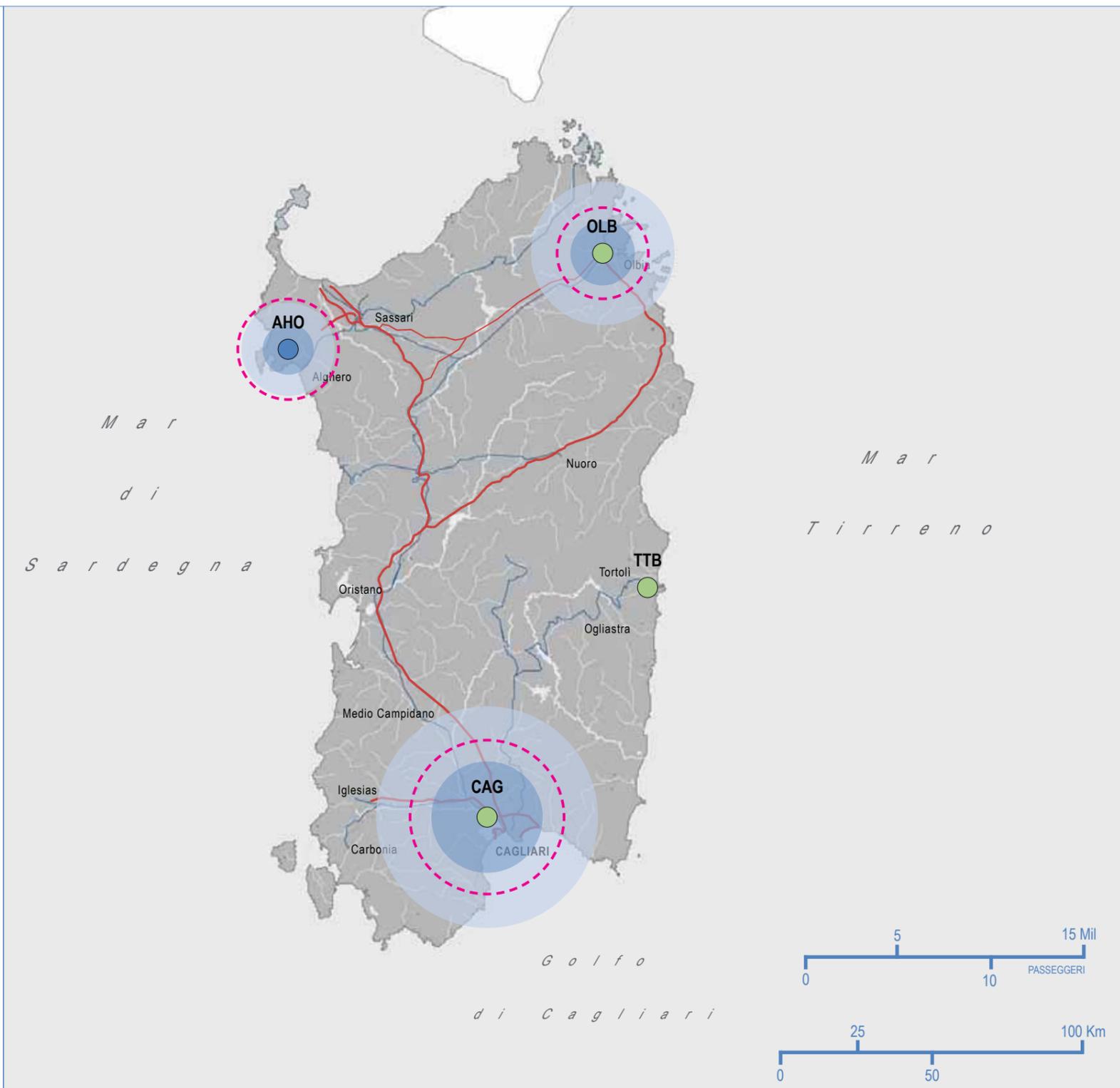
- Intercontinentale
- Internazionale di Linea
- Internazionale Low Cost
- Nazionale di Linea
- Nazionale Low Cost

FLUSSI DI TRAFFICO ¹

- Attuale (2008)
- Previsto da PSA (2025)
- Capacità attuale (2008) ²

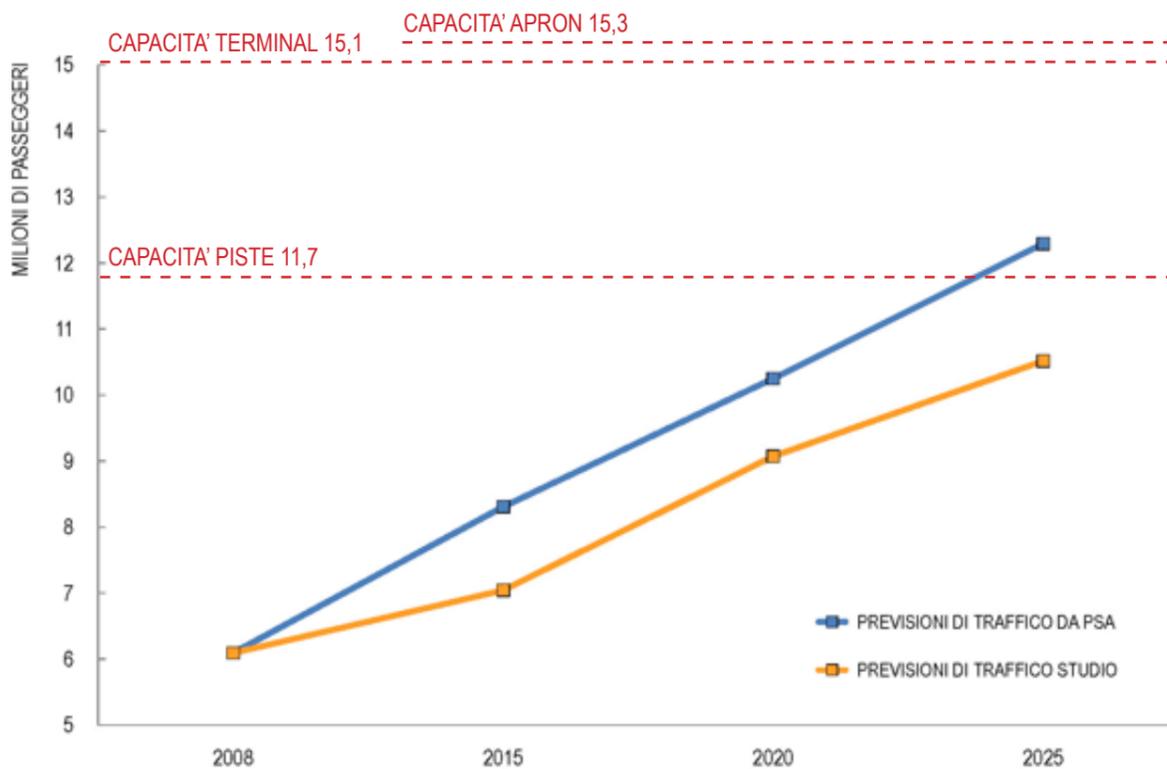
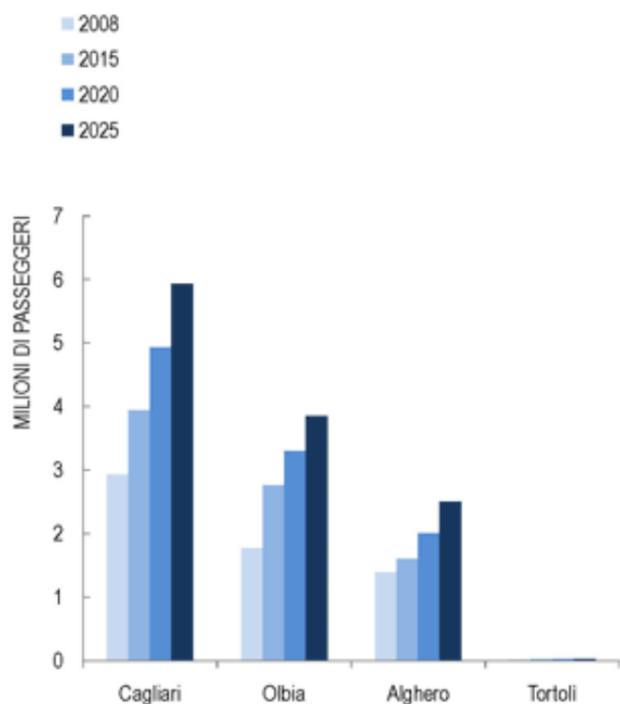
AEROPORTI DELLA SARDEGNA:

- CAG Cagliari
- OLB Olbia
- AHO Alghero
- TTB Tortoli



¹ La quantità di flusso di traffico attuale, previsto e la capacità sono rappresentati dal raggio del cerchio corrispondente ad ogni singolo aeroporto.

² Il valore della capacità attuale è riferita alle infrastrutture aeroportuali con maggiori criticità in termini di saturazione.

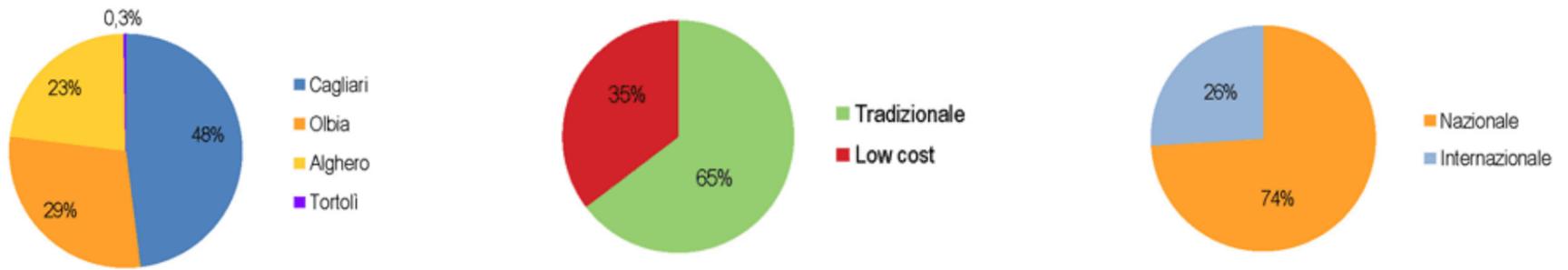


PREVISIONE PSA	6,1	8,3	10,2	12,3
PREVISIONE STUDIO	6,1	7,0	9,1	10,5

Previsioni di traffico da PSA

Previsioni di traffico e capacità aeroportuale al 2025

TRAFFICO AEREO SARDEGNA



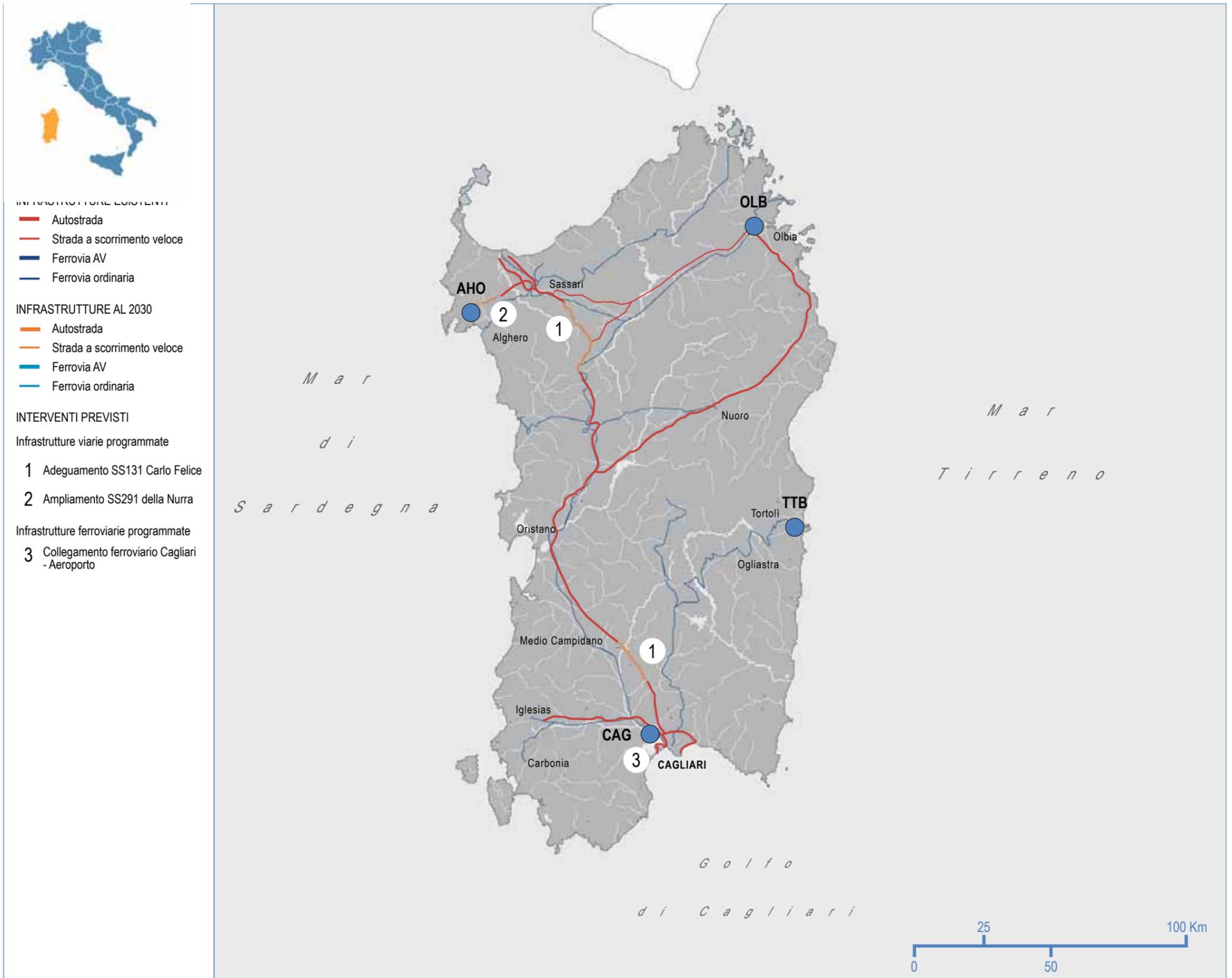
AEROPORTI DELLA SARDEGNA

Aeroporto	Tipologia traffico	Sedime Superficie ha	Piste num	Terminal Superficie mq	Traffico Merci 2008 ton	Low Cost Pax 2008 Milioni	Internazionalità Ripartizione Pax 2008 %
CAG	Nazionale	312	1	41.000	4.900	Low Cost: 0,7 Tradizionale: 2,2	Nazionale: 83% Internazionale: 17%
OLB	Nazionale	192	1	43.800	802	Low Cost: 0,6 Tradizionale: 1,1	Nazionale: 65% Internazionale: 35%
AHO	Nazionale - Low Cost	296	1	17.000	1.300	Low Cost: 0,8 Tradizionale: 0,6	Nazionale: 59% Internazionale: 41%
TTB	Nazionale - charter	25	1	300	--	--	Nazionale: 87% Internazionale: 13%

TRAFFICO E CAPACITA' DELLE INFRASTRUTTURE

DATI		Cagliari	Olbia	Alghero	Tortoli	TOTALE	MEDIA
PASSEGGERI ANNUI	<i>pax/y</i>	2.925.605	1.766.205	1.384.267	17.229	6.093.306	-
PASSEGGERI ORA DI PICCO	<i>pax/h</i>	1.024	618	484	26	2.152	-
PASSEGGERI PER AEROMOBILE	<i>pax/mov</i>	80	55	93	47	-	69
MOVIMENTI ANNUI	<i>mov/y</i>	36.797	32.172	14.908	366	84.243	-
MOVIMENTI ORARI (MEDIA)	<i>mov/h</i>	6	5	2	0	-	0
MOVIMENTI ORA DI PICCO	<i>mov/h</i>	13	11	5	1	-	7,48
STAND	<i>n.</i>	36	35	17	2	90	-
STAND/MOVIMENTO ORARIO	<i>stand/mov</i>	3	3	3	4	-	3,20
MOVIMENTI ANNUALI /STAND	<i>mov/stand</i>	1.022	919	877	183	-	750,32
DIMENSIONE TERMINAL	<i>mq</i>	41.025	43.800	17.000	300	102.125	-
CAPACITA' TERMINAL (Mov/h)	<i>mov/h</i>	26	40	10	0	76	-
CAPACITA' APRON (Mov/h)	<i>mov/h</i>	30	29	14	2	75	-
CAPACITA' PISTE (Mov/h)	<i>mov/h</i>	14	12	14	2	42	-
CAPACITA' TERMINAL (Pax)	<i>pax/y</i>	6.000.000	6.300.000	2.700.000	10.000	15.010.000	-
CAPACITA' APRON (Pax)	<i>pax/y</i>	6.900.000	4.600.000	3.800.000	53.000	15.353.000	-
CAPACITA' PISTE (Pax)	<i>pax/y</i>	4.144.044	2.452.660	4.839.735	349.962	11.786.400	-
UTILIZZO TERMINAL	%	49%	28%	51%	172%	0%	41%
UTILIZZO MEDIO PISTA	%	42%	43%	17%	3%	0%	26%
UTILIZZO PISTA ORA DI PICCO	%	92%	94%	37%	27%	0%	63%
PASSEGGERI AL 2025 (DA PSA)	<i>pax/y</i>	5.925.892	3.846.587	2.500.000	20.000	12.292.479	-

10.3 Le infrastrutture di collegamento programmate



INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI - Scheda della Sardegna

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
1	Adeguamento SS131 Carlo Felice	Nuramis-Sanluri	Regionale	progetto definitivo	-	-	133	93%	Cagliari
		Medio Campidano	Regionale	finanziato / da avviare	-	-	11	100%	Cagliari
		Bonorva-Florinas	Regionale	progetto preliminare	-	-	1.230	0%	Cagliari
2	Ampliamento SS291 della Nurra	Accessibilità aeroporto di Alghero	Nazionale	progetto definitivo	-	-	73	100%	Alghero

Interventi programmati - Assi Autostradali

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
3	Collegamento ferroviario Cagliari - Aeroporto	Linea 5 - Policlinico Monserrato Aeroporto Elmas	Locale		2010	2012	70		Cagliari

Interventi programmati - Assi Ferroviari

Assi stradali e autostradali

L'assetto infrastrutturale su cui poggia la Sardegna è rappresentato essenzialmente da due assi viari principali: la SS 131 con la sua diramazione (SS 131 d.c.n.) e la SS 125. Di queste la principale è la SS 131 Carlo Felice, che collega il capoluogo della regione con Porto Torres, tagliando trasversalmente la regione da sud a nord. E' di fatto una superstrada ad alta percorrenza che non attraversa direttamente nessun centro abitato, ma che presenta lungo il tracciato numerosi svincoli ed uscite di collegamento verso i

comuni della parte occidentale dell'isola. Si dirama da essa, nella parte centrale dell'isola, la strada statale 131 Diramazione Centrale Nuorese, che conduce a Nuoro e ad Olbia. Ad est, la SS 125 Orientale Sarda collega, lungo il litorale, Cagliari ad Olbia. I principali interventi in essere riguardano quindi il completamento della SS 131, nella tratta Nuramis-Sanluri, e l'ammodernamento ed adeguamento della stessa nel Medio Campidano e nella tratta Bonorva-Florinas.

In prossimità dell'aeroporto di Alghero è invece allo stadio di progetto preliminare la realizzazione della nuova SS 291 con il bivio Olmedo-Alghero-Aeroporto Fertilia.

Assi ferroviari

Nonostante la rete ferroviaria sarda risenta di un forte divario strutturale e tecnico se paragonata alla situazione del resto d'Italia al momento non risultano in programmazione e/o in essere significativi interventi di ammodernamento o potenziamento delle principali linee ferroviarie.

CAGLIARI

L'aeroporto di Cagliari è la principale porta d'accesso alla parte meridionale dell'isola. Con il recente avvio delle attività di vettori low cost, lo scalo ha ampliato la gamma dei collegamenti, offrendo alla popolazione sarda la possibilità di accedere direttamente a destinazioni nazionali e internazionali senza transitare per i trafficati aeroporti di Milano e Roma. Nel 2008 lo scalo ha registrato circa 3 milioni di passeggeri, di cui l'83% su voli nazionali, con destinazioni prevalenti Roma (37%) Milano Linate e Bologna. La consistente offerta di collegamenti non soggetta a stagionalità determina un flusso di traffico business in tutto l'arco dell'anno, con incrementi contenuti entro il 50% nel periodo estivo.

Le criticità per l'aeroporto sono rappresentate dal limitato spazio disponibile e dalla necessità di trovare accordi affinché lo sviluppo dello scalo non interferisca con il vicino territorio urbanizzato. L'Aeroporto sorge nei pressi dello Stagno di Cagliari che limita eventuali sviluppi della pista.

Nel complesso lo scalo presenta una buona dotazione infrastrutturale a cui non corrisponde un'adeguata rete di accesso.

Un forte miglioramento dell'accessibilità si otterrà alla conclusione dei lavori di realizzazione del collegamento con la stazione FS, attualmente in fase di esecuzione, mediante la riqualificazione del tratto ferroviario Cagliari-Decimomannu.

Infrastrutture aeroportuali programmate

La società di gestione ha avviato un programma di interventi che beneficia di cofinanziamenti della Comunità Europea, con i quali potrà essere assicurato uno sviluppo coerente con la crescente domanda di traffico. Tra gli interventi principali:

- Ampliamento parcheggio multipiano (fino a 2000 posti auto);
- Acquisizione di 20 Ha per l'estensione del sedime;
- Ampliamento piazzale aeromobili per ulteriori 14 piazzole;
- Collegamento alla stazione ferroviaria (in corso di esecuzione).

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge per lo scalo il ruolo di **"aeroporto strategico"** nella rete regionale e nazionale.

OLBIA

L'Aeroporto di Olbia è uno scalo che si distingue per caratteristiche infrastrutturali e di posizionamento nel sistema aeroportuale. Aeroporto di vocazione stagionale, ha saputo rendere efficiente la propria organizzazione ed infrastruttura con l'obiettivo della destagionalizzazione, assicurando sempre un servizio di qualità per gli utenti. L'attenzione della società di gestione si è concentrata principalmente sull'offerta di un servizio di alta

qualità, in particolare l'Aeroporto ha assunto negli ultimi anni un ruolo di leader nel settore dell'Aviazione Generale, diventato punto di riferimento per un'utenza high spending. Il traffico dell'aeroporto è caratterizzato principalmente da voli di linea della compagnia Meridiana, alcuni dei quali in regime di continuità territoriale e da voli charter e low cost. Nel 2008 il traffico è stato di 1,8 Mil. di passeggeri per il 35% traffico internazionale e 65% traffico domestico.

Nel complesso lo scalo, per la qualità funzionale e architettonica dell'aerostazione, così come delle aree esterne, del sistema della viabilità e dei parcheggi può essere ritenuto un modello di scalo moderno ed adeguato agli standard qualitativi e funzionali internazionali. Alla qualità e capacità delle infrastrutture aeroportuali non corrisponde però un'altrettanta efficienza del sistema dell'accessibilità.

Infrastrutture aeroportuali programmate

Negli ultimi anni, la società di gestione ha realizzato diversi interventi di riqualifica e ampliamento sia in area air side che in area land side. In particolare: nuovo piazzale sosta aeromobili, nuova aerostazione Aviazione Generale, viabilità land side. Nel Piano di sviluppo sono previste aree di espansione che verranno interessate soprattutto dall'allungamento della pista di volo.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) è emerso che lo scalo si configura come **"aeroporto primario"** nella rete regionale e nazionale.

ALGHERO

Negli ultimi 8 anni il traffico dell'aeroporto di Alghero è praticamente raddoppiato, passando da i 700.000 passeggeri annui del 2000 a quasi 1,4 milione del 2008. Il traffico è prevalentemente di linea (90%) con rotte nazionali e internazionali di pari peso. Le principali destinazioni italiane sono rappresentate da Fiumicino e Linate, nel regime di continuità territoriale, mentre per le internazionali primeggia Londra, seguita da Barcellona. Lo scalo ha una marcata vocazione turistica, specializzata in voli low cost, e conta su un bacino di utenza limitato alla provincia di Sassari e parte di quella di Oristano. Le infrastrutture di volo presentano una buona capacità; in particolare la pista di volo ha una lunghezza più che adeguata ed è disponibile una zona a Nord che potrebbe essere utilizzata per futuri allungamenti.

Per l'area land side invece sono presenti alcuni limiti fisici all'espansione dello scalo, costituiti dalla strada provinciale, dalla presenza di manufatti edilizi e da carenza di spazi liberi all'interno del sedime.

Ulteriore criticità per lo sviluppo dello scalo è rappresentata dalla inadeguatezza della viabilità di accessibilità allo scalo, sia alla scala locale che regionale.

Infrastrutture aeroportuali programmate

Negli ultimi 4-5 anni sono stati realizzati un complesso di interventi di potenziamento delle infrastrutture, che hanno riguardato la riqualifica della pista di volo e della taxiway e del piazzale di sosta aeromobili, la realizzazione della nuova aerostazione passeggeri e la riconfigurazione della viabilità di accesso nonché la riorganizzazione dei parcheggi auto.

Il recente Master Plan in corso di istruttoria presso ENAC prefigura lo sviluppo dello scalo in due fasi: nella prima fase a breve-medio termine vengono previsti interventi di riqualificazione ed adeguamento delle infrastrutture come:

- la ristrutturazione della vecchia aerostazione;
- la realizzazione di gallerie commerciali;
- il rifacimento della pista;
- un parcheggio in zona sud;
- parcheggi multipiano per sosta lunga e breve.

Nella seconda fase di lungo termine invece, in considerazione della soglia di saturazione delle infrastrutture land side, si prevede la realizzazione di un nuovo impianto aeroportuale a nord della pista, nel lato diametralmente opposto a quello attuale, dove è a disposizione un'ampia area di circa 70 Ha, non gravata da vincoli di alcun genere.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) indica per lo scalo il ruolo di **"aeroporto primario"** nella rete aeroportuale regionale e nazionale.

TORTOLI'

Quello di Tortoli-Arbatax è un piccolo Aeroporto civile privato aperto al traffico commerciale, in una zona isolata della Sardegna, l'Ogliastra, penalizzata da vie di comunicazione insufficienti, non solo tra la provincia e le zone circostanti ma anche tra i centri abitati della stessa. L'aeroporto funziona a regime solo d'estate. Insieme al porto di Arbatax conduce turisti da numerose città italiane direttamente nella zona, senza farli transitare per altri aeroporti o porti dell'isola che costringerebbero a lunghe percorrenze in auto. Durante il periodo estivo l'aeroporto è collegato con Roma e Milano (e altre città italiane, diverse ogni anno) e con alcune città tedesche (Monaco fra tutte) attraverso voli charter.

Operativamente la pista consente solo atterraggio di aerei di modeste dimensioni ed eventuali allungamenti della stessa sono limitate dalla presenza del mare da un lato e dell'abitato di Tortoli dall'altro.

Lo scalo conta su un bacino di traffico limitatissimo, che dimostra la scarsa accessibilità dal territorio circostante, che rende difficile possibili sviluppi dell'aeroporto.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge per lo scalo il ruolo di **"aeroporto complementare"** nella rete regionale, a servizio settori del turismo della regione Ogliastra.

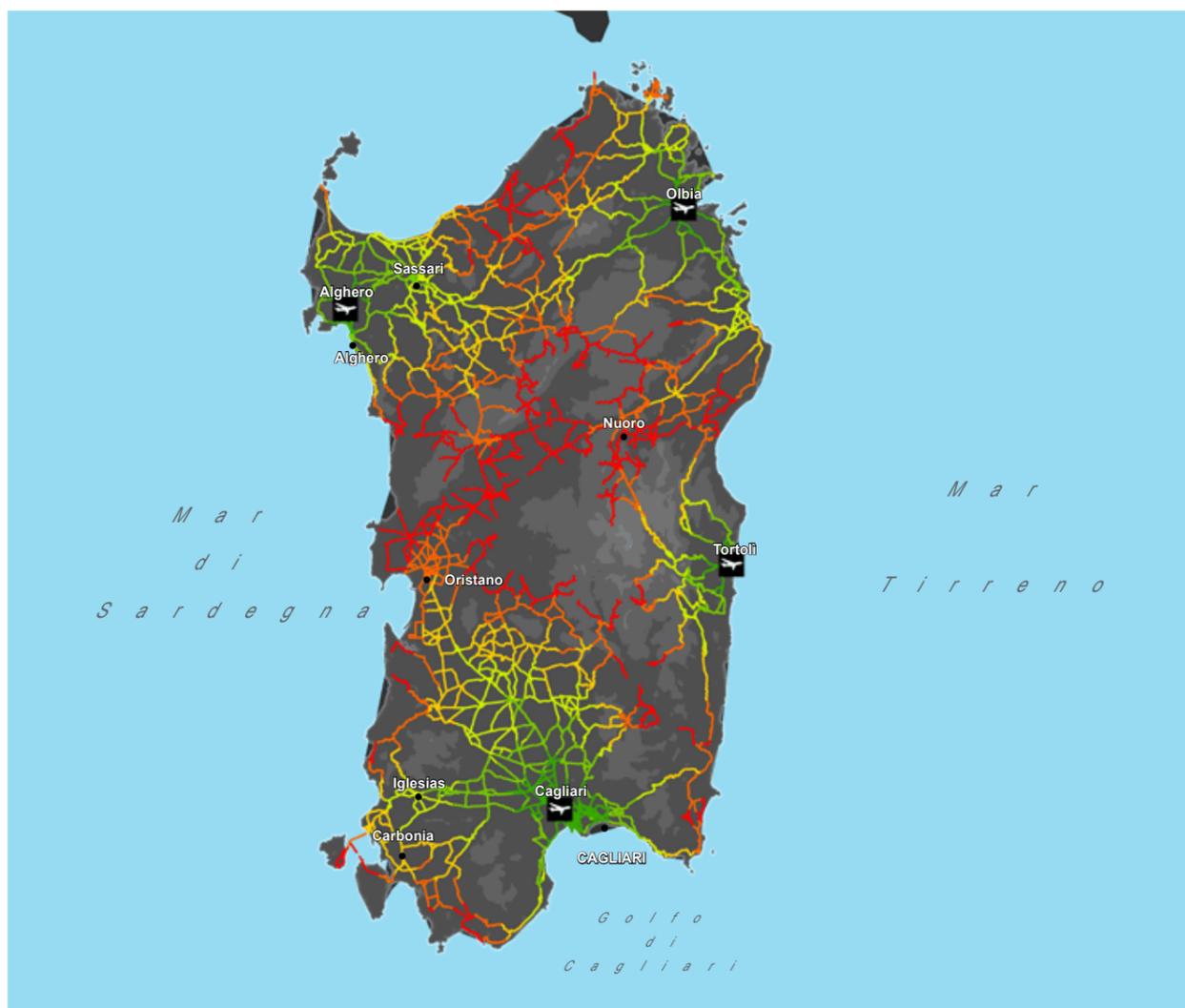
10.5 Bacini di traffico attuali e previsti

Isocrone su gomma

Gli interventi relativi alla rete viaria risultano localizzati nel comune di Alghero.

In particolare il potenziamento della SS291 della Nurra, uno degli assi stradali di maggiore importanza della Sardegna che collega la città di Alghero con la città di Sassari e la SS131 Carlo Felice, induce un miglioramento dell'accessibilità su gomma in direzione sud est.

Per quanto riguarda il resto della Regione non si osservano variazioni di rilievo tra l'isocrona dello stato di fatto e quello dello scenario al 2030.



Isocrone su gomma - 2009

LEGENDA:

- 0 - 15 minuti
- 15 - 30 minuti
- 30 - 45 minuti
- 45 - 60 minuti
- 60 - 75 minuti
- 75 - 90 minuti



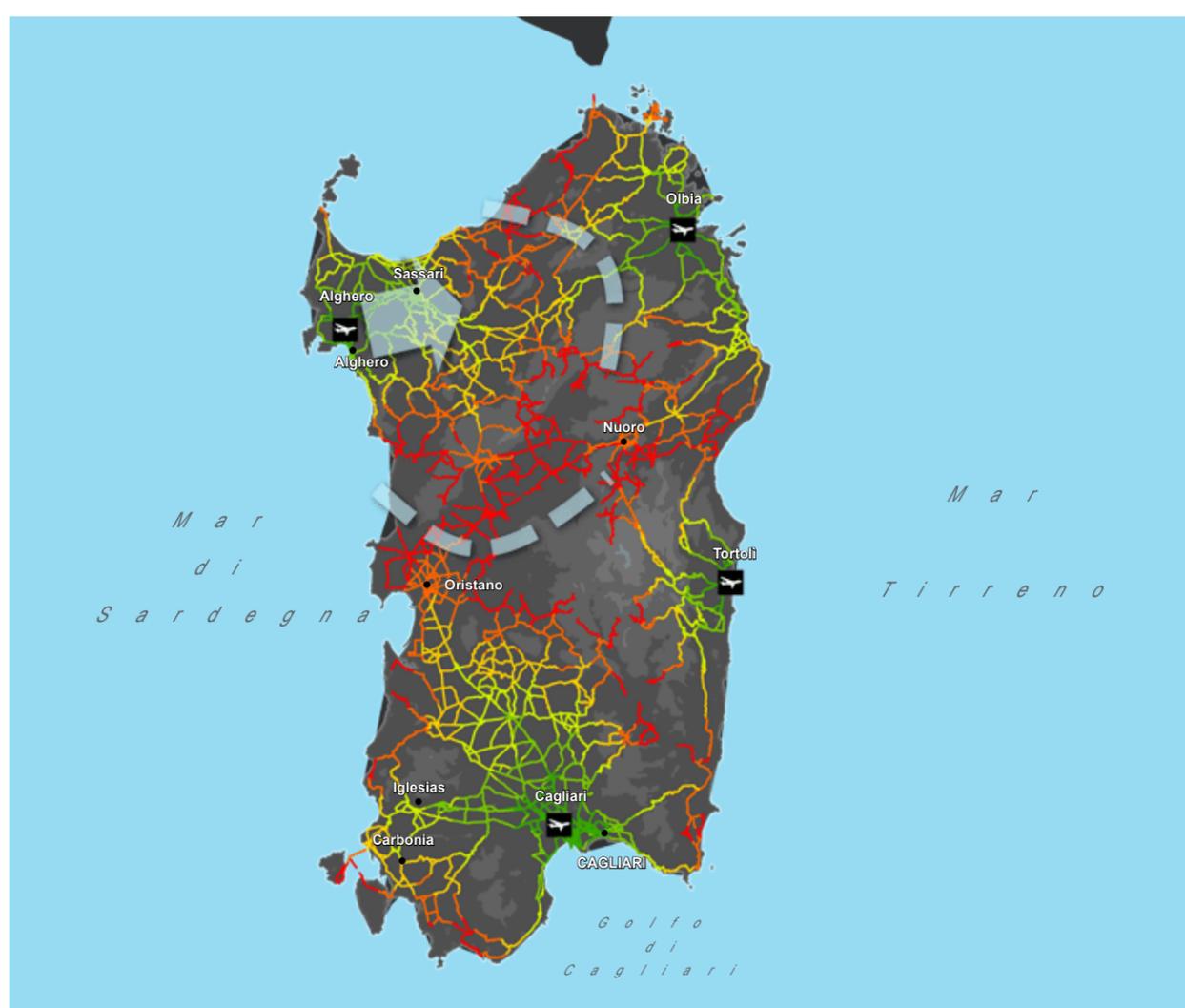
Diretrice di espansione



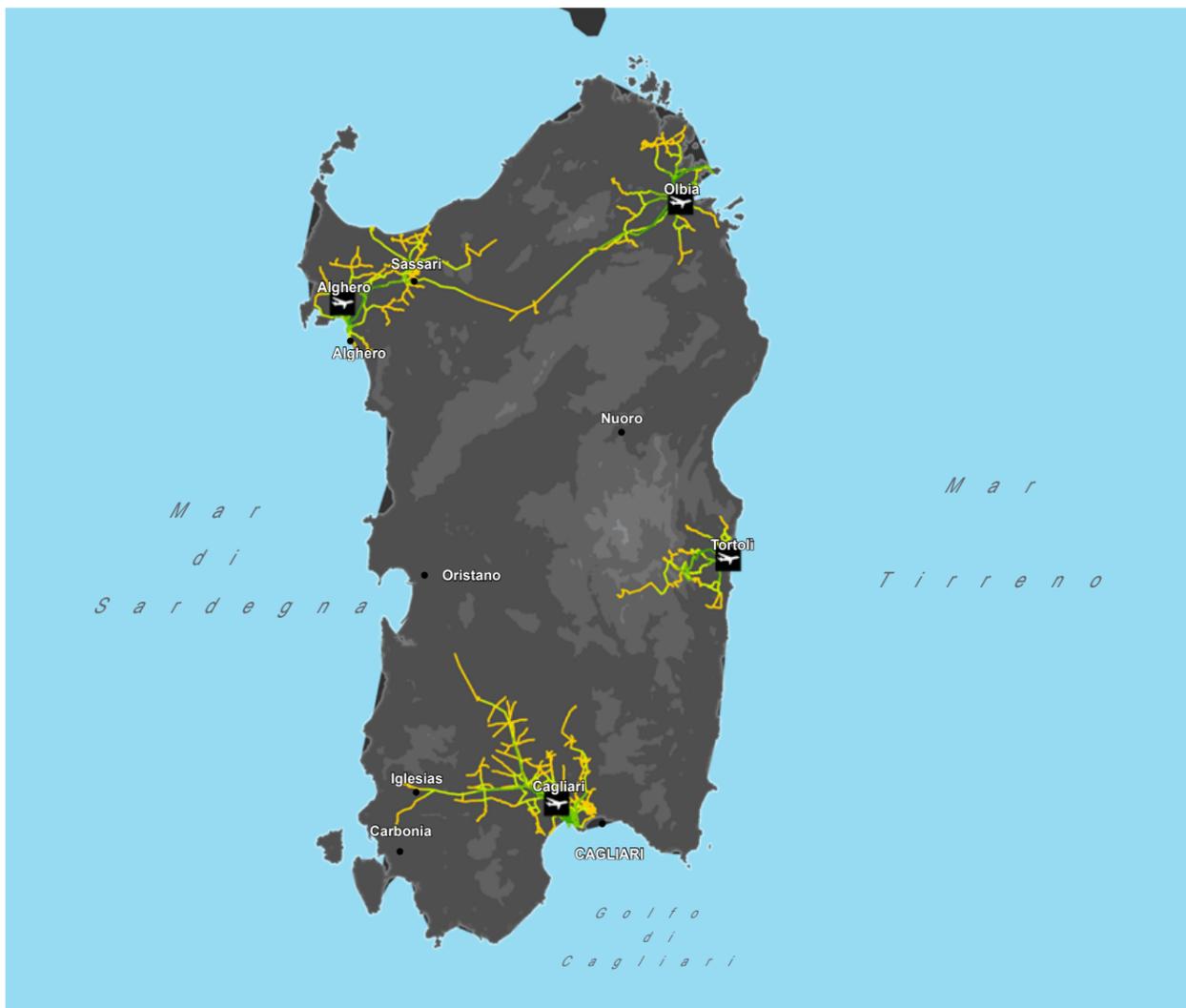
Area di miglioramento dell'accessibilità



Fronte di tendenza



Isocrone su gomma - 2030

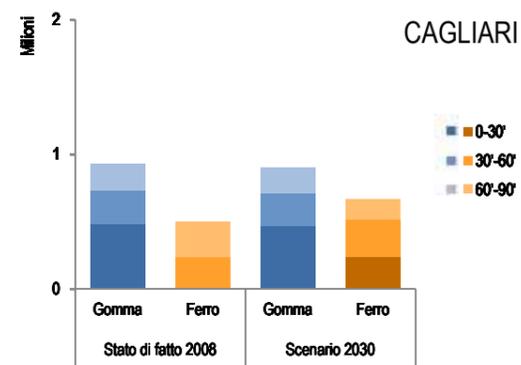


Isocrone su ferro - 2009

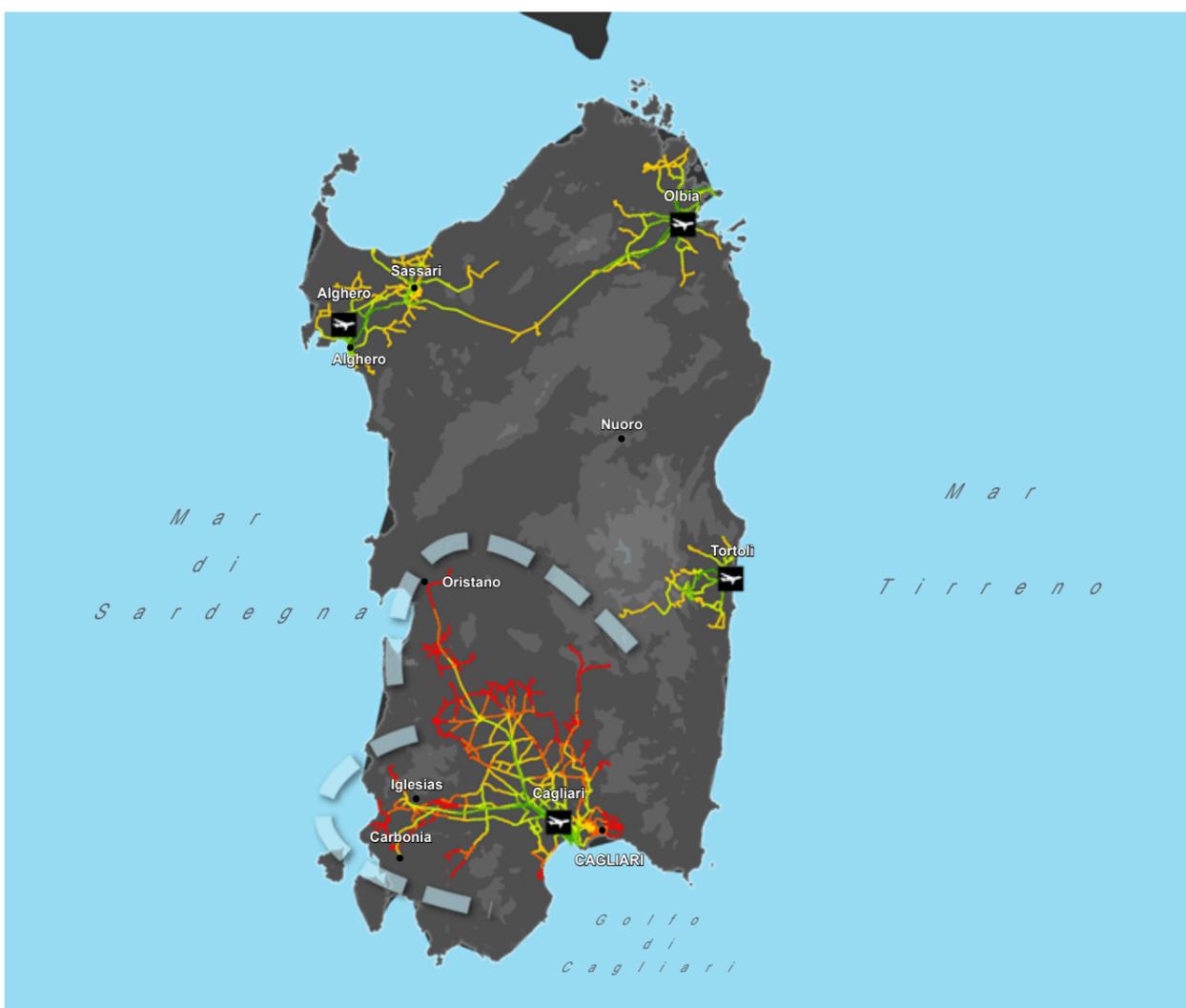
Isocrone su ferro

Per quanto concerne l'accessibilità ferroviaria della Regione Sardegna, l'unica variazione dell'isocrona la si osserva in corrispondenza dell'aeroporto di Cagliari.

La realizzazione di una stazione ferroviaria interna al sedime aeroportuale determina una migliore accessibilità del sito sia per i comuni posti lungo la costa Sud - Occidentale che per quelli posti più a Nord.



Popolazione raggiunta per tempi di accessibilità 2009 - 2030



Isocrone su ferro 2030

10.6 Indirizzi strategici

1. La struttura del sistema aeroportuale sardo è ormai consolidata ed in grado di affrontare con gli interventi già programmati e in corso, lo sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio.

2. Si rende invece necessario intervenire in relazione all'accessibilità al territorio e all'integrazione fisica e funzionale degli aeroporti, collegandoli tra loro ed integrandoli con il resto del territorio in modo rapido ed efficiente non solo per ottimizzare la loro accessibilità, ma anche per completare funzionalmente, in una logica di rete, l'intero servizio di linea Sardegna - Continente.

3. I bacini degli aeroporti sardi non risultano tra loro in sovrapposizione ma al contrario si pongono in un rapporto di complementarietà, generando condizioni che potranno meglio rispondere alla domanda di traffico dell'intera regione. Si riconfermano quindi in parte le specializzazioni assegnate a ciascun aeroporto dal Piano Regionale dei Trasporti della Sardegna, con le precisazioni riportate a seguire.

4. L'aeroporto di Cagliari, si configura come aeroporto strategico che può rafforzare il segmento di traffico business e turistico non soggetto a stagionalità.

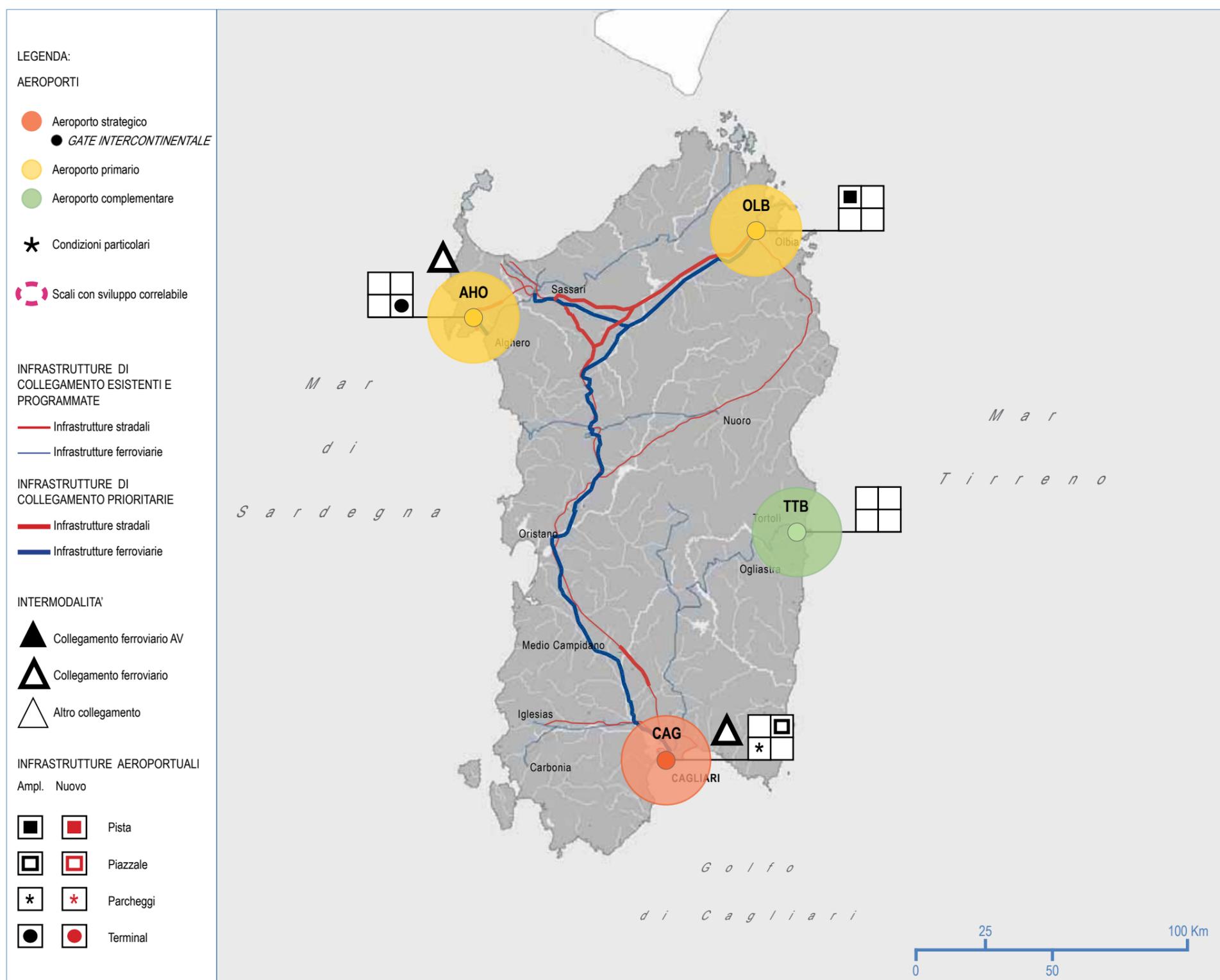
5. Per l'aeroporto di Olbia, è indicato il ruolo di scalo primario, con vocazione turistica, e di polo d'eccellenza per l'Aviazione Generale, legato al turismo d'élite.

6. Per l'aeroporto di Alghero si prefigura il ruolo di scalo primario, con forte specializzazione low cost, e traffico internazionale turistico.

7. Per lo scalo di Tortolì-Arbatax, è indicato il ruolo di scalo complementare della rete, con forte stagionalità.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sardegna potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CAGLIARI	5,0	6,0	7,0
OLBIA	3,0	3,5	4,0
ALGHERO	2,0	2,5	3,0
TOTALE	10,0	12,0	14,0



INTERVENTI PRIORITARI

ACCESSIBILITA' SU GOMMA	ACCESSIBILITA' SU FERRO	INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
<p>CAGLIARI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Completamento della nuova circonvallazione di Cagliari. <p>OLBIA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento della S.S. 597-199 Sassari-Olbia; - Raddoppio della circonvallazione di Olbia sulla S.S. 131 DCN; - Deviazione della S.S. 125, in prossimità dell'aeroporto di Olbia e lavori di connessione della S.S. 199 alla stazione aeroportuale. <p>ALGHERO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Completamento della S.S. 291 (raccordo con la viabilità di Alghero e per l'aeroporto). 	<p>CAGLIARI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ammodernamento e velocizzazione Cagliari-Oristano; - Conclusione dei lavori di collegamento dell'aeroporto di Elmas con la linea ferroviaria Cagliari - Decimo. <p>OLBIA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ammodernamento e velocizzazione tratta Oristano - Sassari - Olbia. <p>ALGHERO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento della linea FS Sassari - Alghero con l'aeroporto di Alghero. 	<p>CAGLIARI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento piazzale aeromobili per ulteriori 14 piazzole. - Ampliamento parcheggio. <p>OLBIA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolungamento pista di volo. <p>ALGHERO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ristrutturazione terminal.

