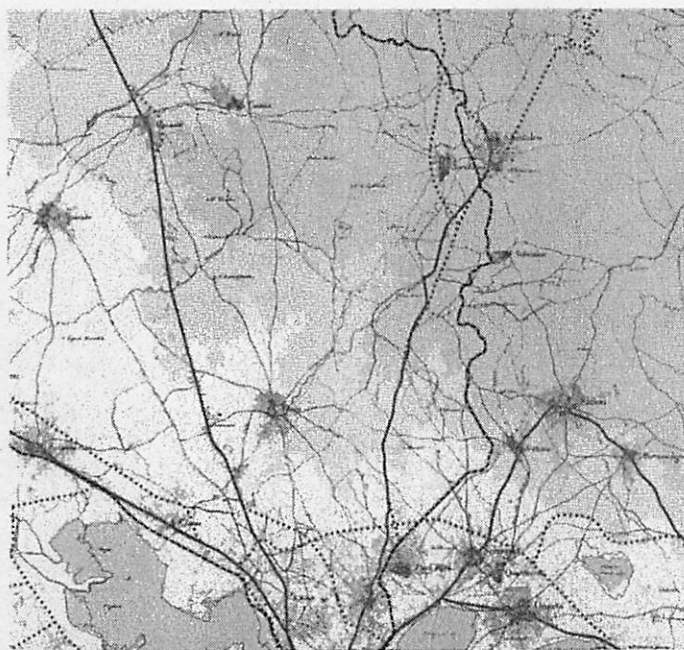




REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



N 150 ANNI

2012- 2020

AREA VASTA DI CAGLIARI PIANO STRATEGICO INTERCOMUNALE



AREA VASTA DI CAGLIARI

PIANO STRATEGICO INTER-COMUNALE

1. IL CONTESTO STRATEGICO DELL'AREA VASTA.....	6
1.1. L'APPROCCIO STRATEGICO.....	6
1.2. CRITICITÀ E RISCHI DELLA DISPERSIONE URBANA.....	6
1.3. I RISCHI DELLA COMPETIZIONE GLOBALE.....	9
2. LO STATO ATTUALE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTER-COMUNALE	11
2.1. ASSUNTI DI FONDO E CONVERGENZE.....	11
2.2. IL PROCESSO SVILUPPATO	13
3. I CONTENUTI DEL PIANO.....	20
3.1. UN MODELLO METROPOLITANO POLICENTRICO.....	20
3.2. LE AZIONI PROPOSTE DAL FORUM DEI SINDACI	23
4. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTERCOMUNALE E PROGRAMMAZIONE 2007-2013.....	30
4.1. CONTINUITÀ E INTEGRAZIONE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA NEL CICLO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013.....	30
4.2. POSSIBILI CAMPI DI OPERATIVITÀ A PARTIRE DAI TEMI E DALLE PRIORITÀ EMERSE DURANTE IL PERCORSO DI PIANO.....	31
5. RILANCIO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTER-COMUNALE – CONFRONTO REGIONALE.....	39
6. LO SVILUPPO DEI TEMI STRATEGICI.....	41
6.1 TEMA STRATEGICO 1: AMBIENTE.....	41
4.2.1. <i>Sistema energetico ambientale.....</i>	<i>45</i>
6.1.1.1 Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES).....	46
6.1.1.2 Produzione energia e risparmio energetico.....	47
4.2.2. <i>Tutela e Valorizzazione Ambientale.....</i>	<i>48</i>
6.1.2.1 Sistema dei parchi	49
6.1.2.2 Sistema delle aree umide: Molentargius.....	51
6.1.2.3 Sistema delle aree umide: Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla.....	53
6.1.2.4 Valorizzazione dei paesaggi agrari.....	55
4.2.3. <i>Assetto idrogeologico e difesa del suolo</i>	<i>57</i>
4.3. TEMA STRATEGICO 2: MOBILITA'.....	59
4.3.1. <i>Introduzione.....</i>	<i>59</i>
4.3.2. <i>Indirizzi nella recente pianificazione dei trasporti: QSN, PSR, PPR, PRT Quadro Strategico Nazionale, Piano di Sviluppo Regionale, Piano Paesaggistico Regionale, Piano Regionale dei Trasporti.....</i>	<i>61</i>
6.2.2.1 Sistema logistico.....	61



6.2.2.2 Mobilità urbana sostenibile.....	61
6.2.2.3 Servizi di trasporto e l'accessibilità delle aree periferiche.....	62
6.2.2.4 Indirizzi del Piano Paesaggistico Regionale - PPR.....	62
6.2.2.5 Indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti – PRT.....	62
4.3.3. <i>La nuova cintura di circonvallazione cagliaritana.....</i>	63
4.3.4. <i>I nuovi assi di ricucitura urbana e di riequilibrio territoriale.....</i>	64
4.3.5. <i>Il sistema del trasporto pubblico. La Metropolitana Leggera dell'Area Vasta.....</i>	65
4.3.6. <i>Il sistema del trasporto pubblico. La riorganizzazione del TPL.....</i>	67
4.3.7. <i>Programma di interventi per la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari e PISUM (Piano Integrato di Sviluppo Urbano – Mobilità) 72</i>	72
4.3.8. <i>Controllo Integrato della Mobilità dell'Area Vasta.....</i>	74
4.3.9. <i>Piano di sicurezza stradale.....</i>	75
4.4. TEMA STRATEGICO 3: RESIDENZIALITA'	76
4.4.1. <i>Abitare sociale.....</i>	76
4.4.2. <i>Qualità dell'abitare.....</i>	77
4.4.3. <i>Dinamiche dell'Area Vasta e pianificazione territoriale.....</i>	78
4.5. TEMA STRATEGICO 4: SERVIZI.....	79
4.5.1. <i>SERVIZI ALLE/DALLE IMPRESE</i>	80
6.4.1.1 <i>Ricerca & Sviluppo.....</i>	82
6.4.1.2 <i>Turismo e cultura.....</i>	84
6.4.1.3. <i>Industria e Infrastrutture.....</i>	86
4.5.2. <i>SERVIZI ALLA COMUNITÀ</i>	88
6.4.2.1 <i>Tempo libero e sport.....</i>	90
6.4.2.2 <i>Qualità della vita e Servizi alle persone.....</i>	91



Hanno collaborato alla stesura del documento di pianificazione strategica intercomunale dell'area vasta di Cagliari oltre alla Provincia di Cagliari, i Comuni di:

Assemini,

Cagliari,

Capoterra,

Decimomannu,

Elmas,

Maracalagonis,

Monsezzato,

Pula,

Quartu S.E.,

Quartucciu,

Sarroch,

Selargius,

Sestu,

Settimo S. Pietro,

Sinnai,

Villa S. Pietro.



PREMESSA

Questo documento rappresenta la finalizzazione del processo di pianificazione strategica intercomunale che vede coinvolti i 16 Comuni dell'area vasta di Cagliari e la Provincia di Cagliari. Il presente documento recepisce le indicazioni contenute nel documento "Linee guida ed orientamenti per l'Area Vasta di Cagliari" definito nell'ambito dei lavori del Forum dei Sindaci, cui partecipa anche la Provincia, sugli sviluppi e sulle aspettative riguardanti l'Area Vasta di Cagliari e approvato nello scorso mese di Ottobre 2011.

Il documento è articolato in due parti distinte:

- una prima parte (Capitolo 1 "Il Contesto strategico dell'area vasta", Capitolo 2 "Lo stato attuale del processo di pianificazione strategica intercomunale", Capitolo 3 "I contenuti del Piano", Capitolo 4 "Il Processo di pianificazione strategica intercomunale e Programmazione 2007-2013", Capitolo 5 "Rilancio della pianificazione strategica intercomunale – confronto regionale") nella quale vengono riportati integralmente i contenuti del Documento "Linee Guida ed Orientamenti per l'area vasta di Cagliari";
- una seconda parte (Capitolo 5 "Lo sviluppo dei Temi strategici") nella quale sono riportati i risultati delle attività sviluppate all'interno dei tavoli tematici relativi ai 4 Temi strategici individuati dal Forum dei Sindaci).



1. IL CONTESTO STRATEGICO DELL'AREA VASTA

1.1. L'APPROCCIO STRATEGICO

A seguito delle risultanze dei lavori dei tavoli tematici, dato atto delle proposte formulate dagli attori locali, emerge in tutta evidenza l'esigenza per il Forum dei Sindaci di formulare gli indispensabili indirizzi per la prosecuzione del processo di pianificazione.

A conclusione delle attuali fasi del processo, emerge l'esigenza per il Forum dei Sindaci di arrivare ad una sintesi finale di condivisione delle chiavi interpretative della situazione attuale sulle quali fondare oculate azioni di *governance* in grado di valorizzare le differenze fra i centri urbani che costituiscono l'area vasta, contenere i costi collettivi e pubblici della dispersione attraverso interventi qualificanti e non semplici decentramenti di funzioni ingombranti dalla città capoluogo.

A tal fine, si espongono di seguito alcune riflessioni propedeutiche alla elaborazione di un documento conclusivo della fase in corso che possa sancire il nuovo approccio strategico urbano e territoriale per l'area vasta cagliaritana.

Gli approfondimenti fin qui svolti delineano uno scenario complesso ed articolato da giocare su più livelli di intervento che solo la pianificazione strategica inter-comunale può essere in grado di governare.

Si impongono soluzioni che favoriscano la divisione di competenze non per scale e confini fisici, ma per livelli di rete: reti di rango elevato (in grado di collocare tutta l'area vasta - la grande Cagliari - su uno scacchiere regionale, nazionale ed internazionale); reti intermedie e di rango minore, con un approccio più territoriale e geografico, vicino ai temi delle periferie da una parte e dei sistemi locali dall'altra per il rinvenimento e la valorizzazione sia di specificità (anche in senso amministrativo) che di identità locali.

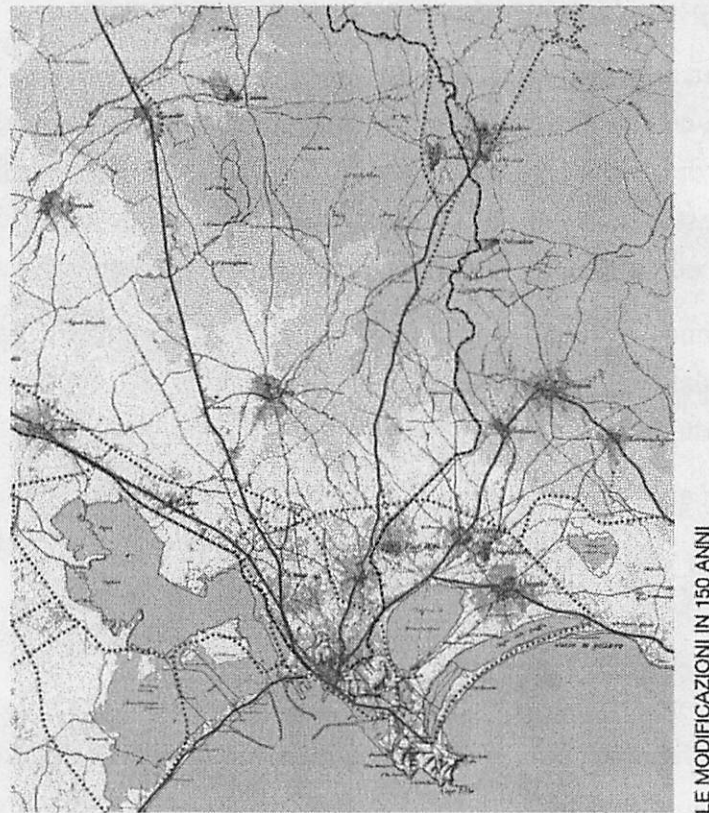
1.2. CRITICITÀ E RISCHI DELLA DISPERSIONE URBANA

Le analisi di contesto e di diagnosi territoriale realizzate nell'ambito della pianificazione strategica comunale e inter-comunale dell'area vasta di Cagliari fanno emergere in tutta evidenza che uno degli aspetti più critici del territorio cagliaritano, determinatosi per effetto delle dinamiche di uno sviluppo "non governato", è rappresentato dal fenomeno della dispersione urbana.

L'evoluzione del sistema urbano dell'area vasta cagliaritana è avvenuta manifestando una tendenza a generare modalità di diffusione dell'insediamento in aree "sempre più distanti" dai nuclei urbani di prima formazione. Ai processi di "irradiazione" della popolazione a partire dal principale polo urbano e dagli altri centri urbani contermini si sono sovrapposti progressivamente processi di espansione e consolidamento di zone caratterizzate da una urbanizzazione appoggiata ad una fitta

rete di nuclei insediativi di dimensioni medie e piccole. La successiva saldatura di questi fenomeni ha prodotto una struttura urbana sovra-comunale di grande complessità, caratterizzata dall'assenza di misure efficaci di regolazione delle dinamiche territoriali e da una rete infrastrutturale insufficiente, specie per quanto concerne i sistemi di trasporto pubblico.

L'immagine che segue rappresenta l'evoluzione del "costruito" negli ultimi 150 anni per i Comuni dell'area vasta.



Fonte Settimoatlante

Se si osserva la traiettoria di sviluppo spaziale del territorio negli ultimi anni, è evidente che è in atto una ulteriore, forte, spinta alla dispersione territoriale causa di forti inefficienze e diseconomie.

La principale fonte di costi sociali che questo fenomeno determina è la mobilità in auto che svolge un ruolo cruciale nelle città disperse. Solo una forma esasperata di mobilità fondata sull'auto permette all'area vasta di funzionare, agli individui di effettuare gli scambi necessari al soddisfacimento dei loro bisogni quotidiani ed alle imprese di realizzare i processi produttivi.

Lo sviluppo spaziale dell'area vasta ha visto le Amministrazioni comunali assumere un progressivo *modus operandi* di tipo competitivo sia per quanto concerne l'offerta di aree residenziali e industriali che per la localizzazione dei servizi commerciali, sportivi e ricreativi. Ciò ha determinato una organizzazione spaziale del processo economico caratterizzata da una esasperata diffusione (dispersione) degli insediamenti privati - residenziali, industriali, commerciali, per il tempo libero.

Il fenomeno della dispersione insediativa, senza adeguate politiche in grado di invertire queste tendenze, può assumere progressivamente i connotati di una frammentazione “patologica” della forma urbana.

I tratti della dispersione sono ormai ben noti in letteratura: discontinuità del costruito, crescente specializzazione spaziale con esiti di segregazione funzionale e sociale, spreco di suolo, consumo vistoso di risorse non rinnovabili, incessante incremento della mobilità su gomma; “bricolage” urbanistico avulso da ogni principio di economia e soprattutto crescenti costi collettivi e pubblici.

La dispersione sul territorio di abitazioni, fabbriche, edifici, manufatti, infrastrutture determina numerosi effetti negativi che si riflettono in termini di costi pubblici e collettivi, oltre che di costi privati.

I costi collettivi sono tutti i costi che non incidono finanziariamente su un “bilancio” e che dal punto di vista economico si definiscono “costi sociali” o “esternalità negative”. Esempi di costo collettivo sono: i costi ambientali legati all’uso indiscriminato della automobile, il costo economico del consumo/spreco di suoli agricoli e di beni naturali, il costo ambientale rappresentato dalle esternalità negative che le espansioni suburbane a bassa densità scaricano sui comuni vicini, il costo di ammortamento accelerato della città centrale per effetto dei nuovi modelli di insediamento suburbano (di residenza, direzionalità, commercio), i costi di impatto ambientale relativi al consumo di risorse finite o scarse, i costi sociali in termini di perdita di “effetto città” e di “urbanità”, i costi sociali della risposta ritardata nelle situazioni di emergenza e di rischio, i costi di inquinamento estetico determinati dalla banalizzazione del territorio suburbano e dalla speculare iper-congestione della città consolidata.

Tali costi riducono l’efficienza economica del sistema – misurata dal rapporto tra produzione e benessere sociale – e rendono il processo economico meno sostenibile da un punto di vista ambientale. Una parte di questi costi può essere eliminata attraverso investimenti pubblici (infrastrutture stradali, servizi a rete, servizi pubblici, aree verdi). Ciò, tuttavia, non modifica l’efficienza economica del sistema, poiché per ridurre i costi sociali devono essere impiegate ingenti risorse finanziarie a carico della collettività.

I costi pubblici sono proprio quelli che gravano sui bilanci delle pubbliche amministrazioni; queste ultime devono stanziare ingenti risorse finanziarie per fornire servizi e infrastrutture al servizio di insediamenti sempre più diffusi o sparpagliati sul territorio. Fra questi: i costi per la costruzione e manutenzione delle infrastrutture di trasporto; i costi per la realizzazione e manutenzione dei servizi locali; i costi per la realizzazione e manutenzione delle infrastrutture a rete; i costi sostenuti dalla città centrale per la realizzazione e gestione di infrastrutture e servizi di cui beneficiano in maniera “parassitaria” anche i non residenti della “città dispersa” e i *city users*.

Si stima che i costi pubblici pro-capite del settore idrico, dello smaltimento delle acque, del sistema fognario e dell'erogazione dell'energia elettrica, possono persino triplicare per la realizzazione, lo

sfruttamento e la manutenzione delle infrastrutture pubbliche necessarie ad “accompagnare” il fenomeno della dispersione del costruito.

L'inefficienza economica della città dispersa si palesa, pertanto, sia misurando i costi sociali e collettivi, sia misurando finanziariamente gli investimenti pubblici compensativi.

Questo quadro di evidenti criticità per l'area vasta cagliaritana è oggi reso ancora più complesso e problematico per effetto della sempre più serrata competizione fra i territori che si gioca alla scala nazionale ed internazionale.

1.3. I RISCHI DELLA COMPETIZIONE GLOBALE

La competizione territoriale che si gioca sui sistemi globali, impone all'area vasta di Cagliari scelte non eludibili, né procrastinabili di *governance* dello sviluppo urbano finalizzate, quanto meno, alla riduzione dei costi pubblici e collettivi che l'attuale modello insediativo (non governato), caratterizzato, come evidenziato, dai tratti tipici e disfunzionali della dispersione (*sprawl*), continua a generare in modo progressivo e non più sostenibile per la collettività cagliaritana.

Già nel 2006 un rapporto della *European Environmental Agency*¹ sottolineava ripetutamente la stretta correlazione che si è instaurata negli ultimi decenni fra deregolamentazione urbanistica e dispersione insediativa. Il rapporto, riproponendo i temi del policentrismo e del compattamento urbano cari alla politica spaziale europea, sottolineava che pre-condizione per la loro realizzazione è la elaborazione ed attuazione di piani alla scala pertinente (e quindi sovra-comunale) e con indirizzi forti e condivisi.

Serve, in particolare, una ridefinizione del concetto di centralità territoriale fondata, non solo sulla capacità di erogare servizi efficienti all'interno del territorio dell'area vasta, ma sulla capacità di saper partecipare a circuiti nazionali e transnazionali, tra i cui poli si instaurano regimi di cooperazione/competizione per l'appropriazione delle funzioni più ricche.

Appare chiaro che tali capacità presuppongono l'esistenza e la piena operatività delle infrastrutture strategiche di un territorio, come quelle riguardanti le reti di collegamento portuale ed aeroportuale, le reti telematiche, le reti immateriali della conoscenza e della innovazione.

Sono queste le principali strutture e funzioni rare che in ciascuna area metropolitana fanno forte o debole il suo centro propulsore che, da un lato, si confronta e compete con l'esterno del territorio e, dall'altro lato, deve essere in grado di generare effetti diffusivi e trainanti al proprio “interno”.

Queste esigenze di apertura verso l'esterno, propria di tutti i contesti territoriali metropolitani evoluti, rischiano però di porre sempre più in crisi i rapporti interni all'area metropolitana fra i nuclei urbani forti, le loro periferie e i centri urbani contermini (di prima e di seconda cintura) che a loro volta si confrontano anch'essi con le problematiche ed i “costi” della dispersione.

¹ European Environmental Agency, *Urban Sprawl in Europe. The Ignored Challenge*, 2006.

Per l'area vasta di Cagliari, il rischio è quello che la città capoluogo tenda a separarsi sempre più dalle sue aree di gravitazione e che queste ultime si trasformino sempre più in ambiti periferici, informi e destrutturati, senza propria autonomia e capacità auto-propulsiva.

Proprio la competizione territoriale globale, pertanto, che esige la necessità di una messa in rete (rete extra-regionale) dei centri più forti attraverso tecnologie ad alta capacità e velocità, spinge all'interno verso soluzioni di "frattura" fra centro e periferia; queste soluzioni producono effetti perversi che, da un lato, tendono ad azzerare le interferenze con le periferie, in quanto disfunzionali al modello della competizione globale, e dall'altro lato generano situazioni di "perifericità" sempre più estese che la stessa "dominanza centrale" produce.

Questa prospettiva rischia di generare una situazione di ulteriore radicamento delle tendenze alla dispersione insediativa e dei "conflitti" fra le amministrazioni comunali dell'area vasta cagliaritana che la pianificazione strategica deve cercare di scongiurare governando i processi di sviluppo territoriale in senso opposto, al fine di rafforzare le logiche di integrazione senza, ovviamente, rinunciare alle regole della competizione fra territori imposte dalla competizione globale.

2. LO STATO ATTUALE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTER-COMUNALE

2.1. ASSUNTI DI FONDO E CONVERGENZE

Le fasi ormai concluse del processo di pianificazione strategica inter-comunale riguardanti gli approfondimenti sul quadro conoscitivo dell'area vasta e l'ascolto dei principali attori locali, compresi gli stessi Sindaci, hanno consentito di definire e condividere alcuni punti qualificanti e assunti di fondo che vengono di seguito sintetizzati.

L'Area vasta cagliaritana deve costituire il riferimento necessario della pianificazione strategica in quanto per affrontare il futuro in modo innovativo occorre contare su una massa critica sufficiente di risorse: territoriali, umane, economiche, progettuali.

Occorre superare i rischi di una visione frammentata con congestione ed eccesso di concentrazione di funzioni e insediamenti nel comune centrale (Cagliari); dispersione casuale dello sviluppo insediativo (*sprawl*), con irreversibile spreco di risorse territoriali, mobilità tutta su mezzo privato, banalizzazione del paesaggio urbano; decentramento casuale di funzioni elevate senza supporto della rete della mobilità pubblica.

Il nemico della visione d'Area vasta è l'egoismo municipalistico, oggi accentuato dai rilevanti problemi di "crisi fiscale" delle municipalità; occorre dunque superare atteggiamenti di egoismo centrale ma anche di "assalto" alle funzioni centrali da parte delle cinture, e disinnescare il rapporto disastroso fra sviluppo insediativo ed entrate fiscali locali.

Al contrario, la visione di Area vasta deve essere improntata ad efficienza territoriale (mobilità, energia, risorse di suolo); qualità territoriale (qualità dell'ambiente di vita e di lavoro, attrattività); identità territoriale (riconoscibilità dei luoghi, vocazioni e specificità locali).

Il modello territoriale desiderabile è un policentrismo metropolitano a rete, con forte trama di spazi aperti, naturali, verdi, con una chiara decisione sulla difesa degli spazi non urbanizzati.

Il modello policentrico si appoggia sulle identità, le vocazioni, la riconoscibilità delle singole polarità del territorio che derivano dalle preesistenze culturali e naturalistiche di eccellenza o di qualità, dalle vocazioni produttive e funzionali consolidate (da rilanciare modernizzandole), dalle progettualità locali, condivise a scala vasta.

Le specifiche opzioni riguardanti la valorizzazione delle singole polarità sono già oggi al centro delle riflessioni dei processi della pianificazione strategica comunale; da queste riflessioni si dovrà partire per definire i nuovi assetti del policentrismo metropolitano a rete.

La competitività dell'area vasta cagliaritana è, pertanto, legata all'accessibilità e alla messa in rete delle "polarità" che la compongono, delle risorse ambientali e dei servizi integrati al sostegno della

qualità della vita dei cittadini e alle opportunità localizzative che essa offre a persone e imprese. Non solo nel senso dell'attrazione che essa esercita verso l'esterno, ma soprattutto nella sua capacità di favorire la produzione di un ambiente/*milieu* urbano creativo e stimolante per chi già vi abita.

Il piano inter-comunale deve interrogarsi sulle domande emergenti dall'esperienza di chi abita/vive l'area vasta e cercare di costruire una visione condivisa su un modo di vivere l'area vasta che sia desiderabile per i cittadini, i visitatori, le imprese, le istituzioni. Si tratta di produrre un'immagine positiva del fenomeno urbano esteso su un territorio allargato, capace di suscitare senso di appartenenza e di identità. Di costruire una percezione positiva dell'ambiente/*milieu* urbano dell'area vasta, come luogo di opportunità per gli abitanti e le imprese.

La *governance* del processo costitutivo della soggettività territoriale dell'area vasta non può essere definita in astratto come a-priori rispetto al percorso concreto di pianificazione strategica, ma deve fondarsi sul riconoscimento, la definizione e la condivisione di problemi "reali", sulle questioni e sulle domande emergenti dall'ascolto del territorio. Si tratta della definizione di una *governance* possibile per i problemi circoscritti dal piano, che si innesta sul processo di condivisione avviato dal Forum dei Sindaci dei Comuni dell'area vasta, coinvolgendo gli attori interessati da ciascun tema emergente.

Il progetto del piano strategico intende selezionare pochi temi e domande chiave su cui lavorare da subito per individuare azioni concrete, capaci di innescare prima e strutturare poi il processo costitutivo dell'area vasta come soggettività territoriale riconoscibile.

Anche al fine di superare le criticità e i costi (pubblici e collettivi) degli attuali assetti insediativi e territoriali dell'area vasta cagliaritana, chiaramente emersi dall'analisi e dalla diagnosi, il piano strategico persegue una nuova configurazione reticolare e policentrica dell'area metropolitana.

E' necessario che le strategie di sviluppo economico e territoriale colgano l'idea di una città policentrica: una città fatta di molte città legate da rapporti non gerarchici ma sinergici, ognuna con ruoli specifici, in modo che anche gli spazi oggi periferici abbiano una loro connotazione e possano sviluppare un senso di identità e di appartenenza tra i cittadini.

E' necessario concepirsi come un unico ambiente urbano, una città grande, più grande, una capitale con il suo intorno, vedersi in un'ottica metropolitana. Maturare insieme questa consapevolezza di se e accettare la sfida del confronto internazionale. Costruire una visione comune, coinvolgente e partecipata sul futuro dell'Area vasta cagliaritana significa quindi mobilitarsi e mobilitare le proprie risorse e gli attori locali intorno ai **quattro concetti chiave del piano: risiedere; muoversi; fruire dell'ambiente; fruire dei servizi nell'Area vasta, per costruire insieme visioni e proporre progetti condivisi.**

Superare una dimensione frammentata del sistema urbano di area vasta, guardando a quella metropolitana come la vera e nuova dimensione della città. Solo a questa scala gli interventi di

trasformazione assumono piena valenza funzionale e qualitativa. Speculare alla riflessione sul progetto di trasformazione urbana vi è il tema del posizionamento del sistema metropolitano cagliaritano nel contesto macro-regionale, nazionale e internazionale. Tale posizionamento dipende notoriamente da fattori di diversa natura, sia di tipo materiale che immateriale: l'infrastrutturazione del territorio (dai trasporti all'accessibilità alla banda larga), lo sviluppo e l'efficienza delle relazioni, la presenza di agglomerazioni di funzioni innovative (per la conoscenza, la formazione o la ricerca), la capacità del territorio stesso di promuoversi come sistema integrato e visibile. Tenere viva l'attenzione sull'implementazione di relazioni internazionali territoriali, lavorando sulla costruzione di reti lunghe, è uno dei temi chiave per valorizzare l'intero sistema territoriale isolano per il ruolo attivo che le stesse possono svolgere come elemento complesso di un sistema socio-economico, culturale-ambientale e territoriale.

In assenza di questo orizzonte di riferimento, il rischio è che le grandi progettualità infrastrutturali e insediative che riguarderanno l'area cagliaritana nei prossimi anni rimarranno episodi isolati, incapaci di generare valenze positive in termini di funzionalità e di qualificazione alla scala complessiva del sistema. Al contrario, la portata delle trasformazioni in atto e i nuovi progetti di sviluppo dell'area cagliaritana, richiedono un approccio diverso con uno sforzo di concettualizzazione e strutturazione dello spazio metropolitano che sia inedito e capace di cogliere appieno le opportunità e i fattori di novità che potranno scaturire dalla nuova dimensione urbana di area vasta, quale punto di forza e fattore trainante dell'intera Sardegna.

2.2. IL PROCESSO SVILUPPATO

La pianificazione strategica sta rappresentando un'occasione straordinaria di riflessione e di azione per delineare i possibili percorsi dello sviluppo dell'area vasta di Cagliari.

Alle complessità di messa a punto dei nuovi assetti organizzativi a livello comunale si è aggiunta la complessità dell'approccio di area vasta che ha presupposto il raggiungimento di una preliminare "intesa politica" di metodo e comportamentale, nonché organizzativo-gestionale, fra le sedici amministrazioni comunali coinvolte.

La formale costituzione del Forum dei sindaci dell'area vasta di Cagliari avvenuta nel mese di dicembre 2005 (ed in sede tecnica del tavolo del coordinamento inter-comunale) ha rappresentato un'importante conquista per il territorio in larga parte da ascrivere alla capacità di "mobilitazione" attivata dal processo della pianificazione strategica.

Il Forum, rappresenta ancora oggi l'unico rilevante momento di confronto sui temi dell'area vasta, indispensabile per arrivare a definire in modo condiviso la visione strategica e gli obiettivi da perseguire. Anche in questo caso, tuttavia, è fondamentale una congrua corrispondenza fra gli stessi obiettivi da conseguire e i tempi necessari per la loro condivisione, anche in considerazione

dell'esigenza di trovare le opportune forme di intesa con l'Amministrazione provinciale di Cagliari che partecipa attivamente al processo.

Già negli ultimi mesi dell'anno 2007 con i processi della pianificazione strategica, comunale e intercomunale di area vasta, si era arrivati ad un importante punto di svolta che può essere così riassunto.

Emergeva un quadro ricco e articolato di situazioni a livello comunale che testimoniava l'attenzione e lo sforzo rilevante che le Amministrazioni stavano dedicando al "governo" del processo della pianificazione strategica che ha comportato la introduzione di non pochi elementi di originalità, ma anche di complessità nelle attività di programmazione dello sviluppo.

Alcuni Comuni avevano ultimato o stavano per ultimare il loro percorso di pianificazione comunale, altri ritenevano ancora indispensabile un più ampio confronto ed una maggiore condivisione delle scelte strategiche sui temi chiave che interessano l'area vasta.

Proprio sui temi dell'area vasta, anche in considerazione delle novità verificatesi nel quadro programmatico regionale, il Forum dei Sindaci aveva deciso, da un lato, di intensificare il confronto collegiale, anche per superare alcune criticità che stavano rallentando l'azione del processo di pianificazione strategica inter-comunale, e nel contempo aveva stabilito nuove modalità operative per far convergere, entro un quadro di necessaria coerenza, i processi comunali con quello inter-comunale.

Si è trattato di un passaggio decisivo per il raggiungimento degli obiettivi dell'intesa che aveva portato alla istituzione del Forum dei Sindaci esteso anche alla partecipazione attiva dell'Amministrazione provinciale.

Si era così proceduto a far convergere le riflessioni sui temi centrali dell'area vasta, già condivisi dal Forum dei Sindaci (*governance*, residenzialità, mobilità, e principali servizi sovra-comunali), in un unico tavolo di approfondimento e di dibattito che potesse fungere da riferimento operativo per tutti gli attori locali interessati alla partecipazione ed alla elaborazione di proposte sui temi prioritari della residenzialità e della mobilità in una visione d'insieme e di raccordo con i lavori riguardanti la elaborazione del "piano urbano della mobilità" che tenesse nel debito conto del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Cagliari in via di messa a punto ²

Si era trattato di uno snellimento del processo, una soluzione operativa di semplificazione ed unificazione dei diversi momenti del confronto e del coinvolgimento di tutti i principali attori pubblici e privati dell'area vasta restando fermo il pieno rispetto dei principi e delle "regole" che individuavano già allora nel Forum dei Sindaci il momento finale del processo per la assunzione delle determinazioni e delle scelte sui temi di valenza sovra-comunale.

La partecipazione degli attori locali al processo: i tavoli della mobilità e della residenzialità

² Dare conto raccordo con il PUM.

A seguito della decisione del Forum dei Sindaci, il 27 novembre 2007 erano stati organizzati diversi incontri tecnici di approfondimento a cui hanno partecipato i principali attori locali del territorio sui temi della mobilità e della residenzialità.

L'incontro sulla mobilità era stato un incontro molto importante che aveva consentito ai partecipanti, sia politici, in rappresentanza dei Comuni dell'Area vasta, sia tecnici, in rappresentanza non solo degli stessi Comuni, ma anche di tutti i principali attori della mobilità (FdS, Trenitalia, CTM ARST, Ferrovie meridionali), alla presenza dell'Amministrazione provinciale e regionale di aprire il confronto sui progetti "in campo" per disegnare il sistema della mobilità dell'area metropolitana.

Sulla residenzialità, va invece sottolineato che la partecipazione all'incontro del 27 novembre era stata inferiore alle attese; mancavano soprattutto la gran parte dei rappresentanti politici delle amministrazioni comunali e questo non ha consentito di affrontare compiutamente le criticità e le possibili soluzioni. Erano stati, tuttavia, approfonditi e condivisi i dati di scenario sulle dinamiche della residenzialità di area vasta ed individuate le principali priorità da porre al centro delle politiche di governo della stessa.

Successivamente, il giorno 7 di dicembre 2007 era stato organizzato un nuovo incontro con l'obiettivo di riportare, in sintesi, gli esiti delle due riunioni del 27 novembre e definire le possibili convergenze e le azioni comuni e prioritarie da intraprendere.

L'incontro del 7 di dicembre 2007 era stato un incontro preparatorio del Forum dei 16 Sindaci dell'Area vasta che si era tenuto il 18 dicembre 2007.

L'incontro del 7 di dicembre 2007 si era concluso con la condivisione di un testo di una proposta in materia di mobilità e residenzialità che era stata portata alla attenzione dei 16 Sindaci dell'Area vasta che l'hanno discussa il 18 dicembre 2007.

Le convergenze sul quadro territoriale: la proposta degli attori locali al Forum dei Sindaci

Gli attori locali del tavolo tematico attivato nel quadro della pianificazione strategica intercomunale dell'area vasta di Cagliari riunitisi il giorno 7 dicembre 2007, avendo condiviso le analisi e le criticità che attualmente caratterizzano l'area vasta cagliaritana, avevano elaborato un documento di intesa, quale proposta condivisa per la formulazione delle possibili strategie di intervento sui temi della mobilità e della residenzialità, posti come prioritari dallo stesso Forum.

La proposta era stata discussa dal Forum dei Sindaci nel corso della seduta del 18 dicembre 2007.

Nella loro proposta, gli attori locali, riunitisi il giorno 7 dicembre 2007 avevano delineato il seguente percorso di convergenze e di possibili azioni.

Si riconoscevano nell'obiettivo di dotare l'area metropolitana cagliaritana di un piano strategico inter-comunale quale strumento essenziale per contrastare e rimuovere le attuali criticità e

promuovere lo sviluppo economico e il miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini, in un quadro di coesione sociale e di tutela dell'ambiente.

Concordavano sull'esigenza:

- di definire un quadro condiviso di regole operative, anticipatrici e funzionali, alla costruzione di un nuovo modello di governance sia orizzontale (dei comuni che hanno aderito al patto d'Area vasta per il miglioramento dei loro reciproci rapporti nei processi decisionali) che verticale (dei rapporti tra i diversi livelli di governo coinvolti);
- di condividere la "lettura del territorio" dell'Area vasta cagliaritana quale presupposto per il perseguimento di uno scopo unitario e complessivo;
- di ritenere fondamentale, per la costruzione di un nuovo modello di crescita economica e di sviluppo sociale dei singoli comuni, l'aumento complessivo della qualità e della competitività del territorio cagliaritano.

Ritenevano:

- che attraverso la pianificazione strategica, fosse possibile superare da un lato, il modello di sviluppo centripeto, influenzato dal capoluogo, dall'altro lato, un modello fortemente disperso del territorio sino a prefigurare una pluralità di realtà urbane che, nonostante la contiguità territoriale e la comunanza di interessi, sono, nel disordine, da tempo protese alla ricerca di una connotazione specifica;
- che un aspetto caratterizzante la visione strategica del futuro processo di crescita e sviluppo dell'Area vasta fosse costituito dalla individuazione e condivisione di un nuovo modello di sviluppo urbano e territoriale in grado di valorizzare i punti di forza e le peculiarità dell'Area vasta cagliaritana.

Proponevano al Forum dei Sindaci dell'Area vasta:

- che le politiche pubbliche per la crescita e lo sviluppo dei territori comunali e di quello complessivo dell'Area vasta fossero basate su un nuovo "modello" relazionale incentrato sull'inclusione, la negoziazione e l'accordo, la flessibilità nella costituzione delle strutture decisionali e del coinvolgimento dei destinatari degli esiti dell'azione pubblica;
- che il nuovo "modello" avesse come riferimento, quale idea-guida per la costruzione di una struttura urbana decentrata, un sistema insediativo ed organizzativo di tipo policentrico a rete, da realizzarsi attraverso politiche e meccanismi attuativi rispettosi della indipendenza ed autonomia di ogni singolo comune, ma rispondenti e resi compatibili da un processo decisionale condiviso. Tale modello sarebbe stato di tipo distribuito ed integrato, nel senso che veniva riconosciuta la specificità di ciascun soggetto, l'orizzontalità delle relazioni e l'interdipendenza; aperto verso l'esterno, nel senso che veniva riconosciuta ai nodi di "frontiera" la funzione di interfaccia territoriale e relazionale verso i territori esterni all'area

vasta; parzialmente ridondante, nel senso che veniva riconosciuta la necessità di replicare alcune funzioni al fine di contrastare gli effetti polarizzatori e gerarchizzanti; intelligente, nel senso che sarebbero state utilizzate diffusamente le tecnologie per l'informazione e la comunicazione per la gestione e diffusione di servizi a cittadini e imprese. Le singole politiche urbane, anche se attuate in modo indipendente da ogni singolo comune, sarebbero state pensate e rese tra loro compatibili dal processo decisionale condiviso, reso possibile, appunto, dall'attività del "Forum".

Auspicano che il Forum dei Sindaci dell'Area vasta, nella prospettiva indicata:

- potesse esercitare una leadership strategica nella formulazione delle linee di crescita e di sviluppo del territorio, operando come soggetto di *governance*, non dominante rispetto ai singoli Comuni nelle materie di interesse prioritario per l'Area vasta sulle quali, di volta in volta, si decide;
- potesse attivare un processo relazionale intenso tra i singoli Comuni su tutte le materie di valenza sovra-comunale oggetto di decisione, dove i Comuni sono autonomi nell'assolvimento dei loro scopi istituzionali, ma le decisioni assunte scontano l'interazione consultiva attivata dal Forum;
- potesse conseguire i propri obiettivi strategici attraverso la più ampia condivisione di tutti i principali attori locali coinvolti, comprese le popolazioni dei centri urbani locali coinvolti.

Il processo sviluppato da Dicembre 2007 a Gennaio 2011

- Presentazione e condivisione all'interno del Forum dei Sindaci del documento "Proposta al Forum dei Sindaci da parte degli attori locali del tavolo tecnico intercomunale dell'area vasta di Cagliari". Il documento aveva lo scopo di sottoporre in forma ufficiale al Forum dei Sindaci i temi e le proposte emerse all'interno del Tavolo d'Area Vasta "Governance e Qualità del Territorio" (18 Dicembre 2007).
- Redazione e trasmissione alla RAS del "Terzo Report intermedio" sul processo di pianificazione strategica intercomunale e richiesta di attivazione del confronto tra il Forum di Sindaci dell'Area Vasta e la Regione Autonoma della Sardegna (21 Gennaio 2008) Il documento descrive il particolare momento di maturazione dell'intero processo attraverso l'illustrazione degli assunti di fondo e delle convergenze emersi come esito della partecipazione degli attori locali ai tavoli della mobilità e della residenzialità come illustrati nella proposta degli attori locali al Forum dei Sindaci di cui al punto precedente. Unitamente al Terzo Report Intermedio era stata inviata dal Sindaco di Cagliari, in qualità di Sindaco della città di Cagliari capofila del processo di pianificazione strategica dell'Area Vasta, una lettera alla Regione Sardegna (Assessori Programmazione e bilancio e Enti Locali) in cui si sottolineava l'esigenza di avviare una riflessione e confronto "per mettere a fuoco le nuove

prospettive ed i quadri di sfondo che andavano delineandosi e per prefigurare scenari operativi di cooperazione interistituzionale praticabili in tempi brevi”.

- Presentazione del “Piano Urbano della Mobilità” di Area Vasta (PUM) al Forum dei Sindaci(30 Settembre 2008). Il documento illustra il piano urbano della mobilità in stretta correlazione alla pianificazione strategica di area vasta del sistema territoriale di Cagliari. Vengono descritti: le criticità emergenti; il quadro evolutivo; scenari futuri possibili e lo scenario di riferimento in base anche alle questioni emerse durante il processo di pianificazione strategica intercomunale.
- invio di una lettera da parte della Regione Sardegna in cui si sollecitava la consegna della versione definitiva del Piano Comunale ed intercomunale entro il 15 gennaio 2009 (23 dicembre 2008).
- invio di una lettera da parte del Sindaco di Cagliari alla RAS (Assessorato degli Enti locali, Finanze ed Urbanistica e Direzione Generale Pianificazione Urbanistica Territoriale e della Vigilanza Edilizia) in cui si rappresentava la difficoltà di portare a conclusione il processo in assenza dell’auspicato confronto con la Regione e si comunicava l’esigenza del termine del 30 marzo 2009 per la conclusione dei lavori (8 gennaio 2009).
- Nuovo invio alla Regione Sardegna da parte del Comune di Cagliari del “Terzo Report intermedio” sul processo di pianificazione strategica intercomunale (report già inviato e richiesta già effettuata il 21 Gennaio 2008) e nuova richiesta di attivazione del confronto tra il Forum di Sindaci dell’Area Vasta e la Regione Autonoma della Sardegna (17 aprile 2009).
- In data 23 luglio 2010 ha avuto luogo un Forum dei Sindaci di Area Vasta con l’obiettivo di illustrare lo stato dell’arte del processo di Pianificazione strategica intercomunale. Nel corso del Forum è stato deciso, avvalendosi dei servizi di assistenza tecnica attivati dal Comune di Cagliari per il processo di pianificazione comunale ed intercomunale, di raccogliere eventuali contributi ed indicazioni susseguenti al Forum stesso e alla lettura del Report intermedio sullo stato di avanzamento del processo del Piano strategico intercomunale area vasta Cagliari del dicembre 2007 al fine di mettere a punto il documento conclusivo del Piano strategico intercomunale con il contributo di tutti i soggetti che fin dal suo avvio hanno partecipato allo sviluppo del processo di pianificazione strategica di Area Vasta .
- Dal mese di settembre al mese di dicembre 2010 si è sviluppata l’attività di raccolta ed integrazione dei contributi da parte dei vari soggetti coinvolti
- In data 20 gennaio 2011 ha avuto luogo un nuovo Forum dei Sindaci nel corso del quale è stato effettuato un nuovo aggiornamento del processo di Pianificazione strategica intercomunale dell’AREA VASTA DI CAGLIARI, illustrando, così come convenuto nel corso dell’ultimo Forum dei Sindaci di Area Vasta del 23 luglio 2010, le integrazioni

proposte al report intermedio del dicembre 2007 da parte dei soggetti coinvolti. Nel corso del Forum si dà incarico all'Assistenza Tecnica di finalizzare le indicazioni raccolte in un nuovo documento intermedio che integri il Report intermedio del dicembre 2007 con le indicazioni emerse nel corso degli approfondimenti effettuati nel corso degli ultimi mesi da sottoporre all'attenzione e all'approvazione del Forum dei Sindaci. Nelle intenzioni del Forum dei Sindaci il documento approvato dal Forum sarà sottoposto all'attenzione dei competenti organi regionali al fine di prefigurare gli scenari di potenziale cooperazione fra Regione, Provincia e Comuni dell'area vasta.

- In data 27 aprile 2011 ha avuto luogo un nuovo incontro del Forum dei Sindaci nel quale è stato condiviso, tenendo anche conto di alcune ulteriori integrazioni proposte dai Sindaci presenti all'incontro, il nuovo documento intermedio che integrava il Report intermedio del dicembre 2007 con le indicazioni emerse nel corso degli approfondimenti effettuati nel corso degli ultimi mesi fino al presente mese di aprile 2011.
- In data 9 settembre 2011 ha avuto luogo un nuovo incontro del Forum dei Sindaci nel quale è stato nuovamente sottoposto all'attenzione dei Sindaci e dei rappresentanti della Provincia di Cagliari il documento intermedio già presentato nel corso del Forum del 27 aprile 2011. La discussione successiva ha portato ad assumere la decisione di apportare al documento presentato alcune modifiche e di valutarne la congruità rispetto alle attese nel corso di un prossimo Forum dei Sindaci da prevedere per il giorno 4 di ottobre p.v.. Se approvato dal Forum il documento sarà poi trasmesso ai competenti uffici regionali unitamente alla richiesta alla Regione Autonoma della Sardegna di aprire un tavolo di approfondimento interistituzionale sui temi prioritari di Area Vasta che prendesse spunto da quanto contenuto nel documento medesimo.



3. I CONTENUTI DEL PIANO

3.1. UN MODELLO METROPOLITANO POLICENTRICO

Un modello metropolitano policentrico a rete per l'area vasta cagliaritana.

I tratti della dispersione urbana tipici dell'area vasta cagliaritana, sono diventati quasi familiari. Una realtà con cui occorre fare i conti, ma non da accettare passivamente.

L'automobile è oggi il veicolo principale, anzi praticamente l'unico, di questa città vasta. Le strade sono la trama che ne consente il funzionamento. Un sistema di mobilità che favorisce l'estensione e la dispersione urbana e riduce la capacità di «fare società».

L'auspicato policentrismo tra i poli dell'area metropolitana, incentrato sulle ipotesi di interconnessione legate ai progetti di mobilità pubblica (metropolitana di superficie e/o metropolitana sotterranea) non sembrano toccare la conformazione di città dispersa.

In questo quadro, come emerso dal confronto fra gli attori locali dell'area vasta cagliaritana, il paradigma di riferimento più forte sembra essere quello della armatura policentrica del territorio, ovvero quello di una riorganizzazione policentrica a rete dell'area vasta in grado di recuperare le storiche centralità (i nodi della rete, anche in senso amministrativo), valorizzando le relazioni trasversali che possono essere create quali vere e proprie reti appoggiate sui nodi storicamente consolidati (i centri urbani compatti) dotati però di sistemi di mobilità e grande accessibilità che favoriscano la costruzione di una nuova identità territoriale.

Va, tuttavia, sottolineato che il policentrismo sopra richiamato non può essere inteso come appoggiato sulla sola rete infrastrutturale fisica, ma va costruito con una forte attenzione, non tanto alla sola individuazione sul territorio di poli e nodi (centri urbani) da interconnettere “punto – punto”, quanto di «luoghi», sub-aree, ambienti insediativi, contesti locali, reti territoriali di scala minuta, tutti caratterizzati da una riconoscibile consistenza, ma soprattutto da relazionalità, identità e interattività, cioè da coesione verso l'interno e da capacità di cooperazione e competizione verso l'esterno.

Questa forma di policentrismo diventa riconoscimento e valorizzazione dei luoghi identitari e interconnessi, secondo una pluralità non solo di centri ma di contesti, cui indirizzare politiche ed interventi differenziati.

Verso la città diramata: da una città di circolazione ad una città di prossimità.

Appare evidente, pertanto, che la proposta di una riorganizzazione policentrica fondata sui soli nodi del trasporto pubblico, sarebbe una prospettiva necessaria, ma non sufficiente. Altre reti chiedono di

emergere e di venire progettate, i luoghi non si relazionano più ciascuno a una sola rete, ma appartengono contemporaneamente a più reti, secondo quel fenomeno definito di «scomposizione metropolitana».

A tal fine studi recenti sulla pianificazione territoriale, avanzano nuove ipotesi centrate sul paradigma della città diramata.

Dopo il policentrismo di poli al centro del territorio, e dopo quello di nodi ai vertici di reti infrastrutturali globali, si va sempre più affermando quel policentrismo di luoghi in rete, appartenenti a sistemi fisici, «identitari e interconnessi», e dunque abitati «in continuità», per cui l'immagine fisica di questa nuova organizzazione, e quindi il suo nuovo paradigma interpretativo, sembra essere quello di «rami», cioè di tracciati di messa in relazione di questi luoghi, organizzati in rete.

La strada che si apre a pianificatori e progettisti è quella di fare emergere i tanti nodi della nuova città affinché il modello di rete possa dare luogo a una forma urbana, magari operando sui percorsi che connettono gli addensamenti già presenti o in formazione.

Ciò significa pensare a un insieme di relazioni morfologiche urbane perseguendo una idea di città discontinua fisicamente, ma relazionata da alcuni assi forti che la connotano come «città diramata».

Occorre però distinguere con molta attenzione tra assi forti e quelli che più sopra si sono denominati «rami» e «tracciati a rete». Gli elementi portanti oggi non possono più essere, in un territorio così complesso e così misto come l'attuale città diffusa (e si pensi anche ai nuovi interessi per i sistemi ambientali e per il rinvenimento di nuove strutture, come i corridoi ecologici), pochi assi forti, ma «molti» tracciati; tali tracciati non producono una somma di città lineari variamente orientate, ma una rete; la rete la si può intendere dunque come una moltiplicazione, differenziazione, deformazione morfologica della città storicamente compatta (primi anni '60), passata attraverso le fasi di riconoscimento policentrico dei luoghi, delle loro identità, differenze e relazioni, nonché delle loro valenze ambientali. La mediazione tra una immagine puramente «relazionale», il policentrismo, con una immagine di legami connettivi «fisici», su una città in cui vivono anche «ostacoli» apparentemente invisibili, ma vitali per la sua sopravvivenza produce una trama i cui elementi sono in relazione non attraverso collegamenti da punto a punto (quelli del tragitto secondo la minima distanza e la massima velocità consentita) «sopra» il territorio, ma attraverso collegamenti in «aderenza» al territorio, tracciati intesi come direttrici leggere, fisicamente porosi, reti che scambiano con i luoghi producendo l'effetto non di una «città di circolazione», ma di una «città di prossimità».

La città dispersa può diventare questa città di prossimità, di cui la rete è uno dei possibili progetti, e dove si fa un progetto si costituisce una società, uno stare insieme, in opposizione alla dispersione. Le due condizioni per l'efficacia di questo progetto di rete sono il controllo della velocità e la presenza di interfacce con i luoghi, ciò che consente di trasformare il «collegamento» in una

esperienza di struttura e di forma territoriale, in una linea/percorso in tangenza a una molteplicità di formazioni, osservazioni, occasioni e scambi, in una apertura verso una diversa condizione del vivere oltre che dell'abitare.

Entro questo quadro concettuale di riferimento può trovare sintesi e organicità l'ipotesi di un nuovo sistema di mobilità dell'area vasta cagliaritana inteso non soltanto come scelta del nuovo sistema del trasporto pubblico-collettivo, ma di nuova coerenza da attribuire al sistema esistenza del trasporto privato ed alla sua implementazione.

E' necessario uscire dalle logiche fuorvianti delle valutazioni, positive o negative dell'opera da realizzare (la grande infrastruttura), per passare ad un approccio che faccia entrare positivamente in gioco le relazioni e gli interessi dei sistemi locali.

Da parte di tutti gli attori locali che a diverso titolo intervengono nel processo decisionale, dovrà essere chiaro che si dovrà trattare di un intervento non più orientato all'opera, ma al territorio. Ne deriva il passaggio da una prospettiva «destabilizzatrice» (la grande opera come scelta/forzatura territoriale) a quella di una opportunità di riqualificazione urbanistica del territorio stesso, di riprogettazione congiunta degli spazi aperti, delle forme insediative, dei sistemi produttivi, dei luoghi dell'interscambio, delle reti minori di mobilità.

Il tema della mobilità nell'ambito della pianificazione strategica assume pertanto un ruolo decisivo nel processo di costruzione di una città "giudiziosamente diffusa" o diramata.

Il nuovo sistema della mobilità non potrà quindi essere inteso come progetto di un'unica infrastruttura forte, ad alta velocità, con un numero ridotto di svincoli o «contatti territoriali» e con un disegno che minimizza la distanza tra tali contatti (anche a costo di interrompere corridoi ecologici o di intaccare pregiate parti territoriali). E' necessario che prevalga, nei modi e nei contenuti che dovranno essere definiti, nel quadro di una indispensabile soluzione di *governance* della mobilità, l'accezione di sistema che, in un contesto di ambienti insediativi differenziati, policentrici e a forte valenza ambientale, per la presenza delle aree umide di S. Gilla e Molentargius e di numerose altre valenze ecologiche e ambientali che caratterizzano l'area vasta, si basi sulla realizzazione di «più» itinerari, di buone caratteristiche e di alta capacità, pur con velocità contenute, che utilizzi la riqualificazione della rete esistente e la sua integrazione con nuove tratte, in aderenza con i contesti territoriali e in un quadro di coordinamento con le politiche urbanistiche e ambientali locali e sovra-locali.

Questo tipo di progetto è emblematico di una modalità possibile di intervento sulla città dispersa e assume alcuni principi di progettazione che si muovono nella direzione di una ri-significazione del concetto di «direttrice»:

- l'approccio congiunto ai temi della mobilità e dell'uso del suolo, in un quadro di riqualificazione delle geografie territoriali, al «servizio» non solo dei flussi automobilistici e di quelli del trasporto collettivo, ma soprattutto del territorio;



- l'interpretazione del territorio come sistema delle differenze, in cui possono essere recuperate centralità e identità locali e policentriche esistenti o in formazione; della separazione città/periferia/diffuso, attraverso la continuità «discontinua » (perché differenziata) dei tracciati pubblici e privati;
- il principio di «aderenza» urbana della reti stradali (ed in parte dei tracciati della mobilità collettiva in sede propria), espresso attraverso la individuazione di elementi di porosità tra le strade (i tracciati) e gli insediamenti, là dove i movimenti si generano e vengono attratti, in termini da una parte di connessioni e luoghi di interfaccia, di raccolta e di redistribuzione dei flussi, e dall'altra di evitamenti e di non rotture di corridoi ecologici, nella prospettiva di un ridisegno anche di reti di mobilità lenta lungo percorsi di particolare valenza ambientale.

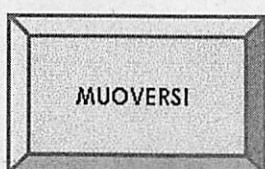
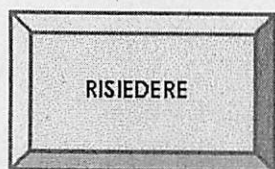
Tali direttrici potrebbero strutturarsi, di conseguenza, sia come ambiti di compattamento della tendenziale dispersione insediativa, anche là dove non insistono nodi storici policentrici, sia come percorsi privilegiati per un servizio locale di trasporto pubblico (su gomma ed in sede propria) in grado di disporre così di una più alta domanda concentrata, di servire una utenza debole per cui l'uso della città diffusa è particolarmente difficile, e di generare dunque anche nuovi nodi di socialità.

Ne discende la rappresentazione di un obiettivo strategico da conseguire per l'area vasta cagliaritana che può essere definito come “obiettivo della città diramata”, nella declinazione già più volte citata, dove i rami non sono elementi di una città di circolazione, ma forma e struttura di una città di prossimità, in grado di sollevare il suo livello di competitività extra-regionale (nazionale ed internazionale) e di interagire non solo con i più ampi scenari ambientali e territoriali regionali, ma anche con politiche locali di accompagnamento, dove dunque permangono le relazioni di contatto nei luoghi di vecchia e nuova significatività, secondo un modello di società urbana policentrica.

3.2. LE AZIONI PROPOSTE DAL FORUM DEI SINDACI

Il piano inter-comunale, che ha valenza pluriennale, deve cercare di costruire una visione condivisa su un modo di vivere l'area vasta che sia desiderabile per i cittadini, i visitatori, le imprese, le istituzioni costruendo una percezione positiva dell'ambiente/milieu urbano dell'area vasta, come luogo di opportunità per gli abitanti e le imprese.

Questi i quattro concetti chiave del piano condivisi dal Forum dei Sindaci dei Comuni dell'area vasta fin dal primo dal suo avvio



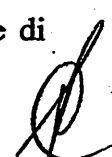
A questi temi si aggiunge la governance possibile che si innesta sul processo di condivisione avviato all'interno del Forum dei Sindaci, coinvolgendo gli attori interessati da ciascun tema emergente in un'ottica di funzionalità, ottimizzazione ed efficienza del servizio.

Come anticipato nei paragrafi precedenti, nel corso del processo si è proceduto a far convergere le riflessioni sui temi centrali dell'area vasta di cui sopra in un unico tavolo di approfondimento e di dibattito che potesse fungere da riferimento operativo per tutti gli attori locali interessati alla partecipazione ed alla elaborazione di proposte sui temi prioritari della residenzialità e della mobilità in una visione d'insieme e di raccordo con i lavori riguardanti la elaborazione del "piano urbano della mobilità.

Si è trattato di uno snellimento del processo, una soluzione operativa di semplificazione ed unificazione dei diversi momenti del confronto e del coinvolgimento di tutti i principali attori pubblici e privati dell'area vasta che si sono impegnati al rispetto di alcuni assunti sui temi della mobilità e della residenzialità e hanno proposto un percorso operativo articolato con riferimento alle seguenti azioni.

Mobilità

- tenga conto della pianificazione di insediamenti compatti ad utilizzo misto; della concentrazione dei nuovi insediamenti in prossimità dei tracciati dei sistemi di TPL; del potenziamento del trasporto pubblico in sede riservata; dell'integrazione strutturale, funzionale e tariffaria dei sistemi di trasporto pubblico; del contenimento dei consumi energetici; del miglioramento della condizioni di mobilità delle utenze deboli etc.;
- si occupi dei benefici conseguenti alla creazione di una vera e propria piattaforma logistica dell'Area vasta cagliaritana derivante dalla messa a sistema dei diversi importanti poli trasportistici presenti sul territorio (aeroporto di Elmas, porto di Cagliari, ...) e della sua fattibilità rispetto allo scenario economico, amministrativo e tecnico;
- fornisca a tutti i referenti istituzionali un selezionato parco progettuale verificato nel suo insieme da candidare su vetrine nazionali ed europee dei finanziamenti, per costruire un territorio capace di attrarre nuove imprese e dunque nuove opportunità di sviluppo;
- definisca il quadro delle azioni sinergiche tra le diverse componenti del sistema ambientale e culturale attuale, con particolare attenzione ai settori non sufficientemente integrati o scarsamente valorizzati;
- preveda, come azione di contesto, la struttura preposta al coordinamento e alla gestione del sistema logistico con l'obiettivo di promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica, le reti, nonché la promozione, l'organizzazione, la gestione, la commercializzazione di tutti i servizi relativi ai traffici merci e di persone che ricadono nell'area vasta cagliaritana.



Residenzialità

Si propongono i seguenti percorsi di azione:

Vivere/Abitare l'area vasta. Riconoscere e condividere uno spazio di relazioni allargato in cui differenti popolazioni urbane possono fruire di servizi e opportunità offerti su uno spazio più ampio:

- definire, anche territorialmente, l'area vasta, tenendo presente che si tratta di dinamiche in continua evoluzione
- riconoscere l'attuale configurazione dello spazio abitabile
- classificare le emergenze/criticità
- identificare le opportunità (adeguamento al PPR, LR 12/2006, ps intercomunale e provinciale, ...)
- definire procedure comuni per la costruzione e condivisione di quadri conoscitivi

Progettare l'area vasta. Costruire una visione comune, coinvolgente e partecipata sul futuro dell'area vasta cagliaritana; mobilitarsi e mobilitare le proprie risorse e gli attori locali:

- costruire una visione comune circa l'evoluzione demografica dell'area vasta cagliaritana (scenari evolutivi delle dinamiche demografiche d'area vasta al 2016 ed al 2021)
- prefigurare l'evoluzione della struttura demografica delle popolazioni residenti nell'area vasta, interpretando l'evoluzione delle domande abitative
- progettare la configurazione dello spazio abitabile (ruolo della città e delle singole componenti urbane)
- progettare la configurazione dello spazio abitabile (quali parti del territorio richiedono una pianificazione condivisa: intercomunalità/sovracomunalità-Santa Gilla, Molentargius, infrastrutture, cunei verdi, corridoi, ecc.)
- progettare la configurazione dello spazio abitabile (strategie di valorizzazione e riuso delle aree dismesse e di riqualificazione)
- condividere una politica sociale della casa e gli strumenti per la sua attuazione (rafforzando il carattere strategico delle politiche abitative: effetti sulla struttura demografica, ecc.)
- definire i requisiti condivisi di sostenibilità urbana (qualità urbana e architettonica, ecologia urbana, consumo di suolo, standard di efficienza energetica, ecc.)
- favorire il ricorso, secondo i più recenti dettami legislativi, a tecnologie costruttive innovative orientate alla qualità, alla sostenibilità, al contenimento dei consumi energetici e che premiano l'uso di energie rinnovabili, anche al fine di poter accedere a finanziamenti ed

incentivi previsti dalla programmazione Nazionale e Comunitaria da parte degli Enti Pubblici, dei Cittadini e delle Imprese.

Governare l'area vasta. Promuovere politiche intercomunali di coordinamento capaci di rispondere alle domande emergenti delle popolazioni urbane:

- proseguire e rafforzare l'esperienza del Forum dei Sindaci
- rendere stabili i tavoli di discussione e gli organi partecipativi
- identificare i possibili interlocutori "esterni al Forum" e la rete relazionale (l'attuazione del PPR, Osservatorio Regionale Condizione Abitativa, Provincia in materia di politiche abitative, Agenzia Regionale Edilizia Abitativa)
- definire una strategia di organizzazione e distribuzione dei servizi sul territorio, in coerenza con la dislocazione della domanda
- promuovere politiche abitative finalizzate alle categorie meno abbienti, riequilibrando la situazione attuale
- costituire una Agenzia per l'abitare sociale
- introdurre strumenti di agevolazione (credizi e fiscali) e norme condivisi e coordinati.

Come anticipato nel paragrafo 2.2, nel corso degli ultimi mesi del 2010 e dei primi 9 mesi del 2011 è stata sviluppata un'attività di raccolta ed aggiornamento dei contributi da parte dei vari soggetti coinvolti ad integrazione di quanto già condiviso nel Forum dei Sindaci.

Ne è emerso un quadro di sostanziale conferma di quanto già condiviso con alcune sottolineature integrative che qui di seguito vengono riportate articolate secondo i diversi concetti chiave del piano concordati nel Forum dei Sindaci dei Comuni dell'area vasta fin dal suo avvio nel maggio 2006.

Mobilità

I servizi di mobilità vanno progettati

- in funzione della crescita demografica prevista nei vari comuni dell'Area prevedendone una continuità oltre gli attuali tracciati,
- per consentire in tempi adeguati, e secondo una logica di efficienza, il collegamento con i diversi centri di gravitazione urbana di Cagliari e dei comuni dell'Area Vasta (es. Cittadella universitaria e Policlinico di Monserrato).

La sicurezza stradale è un tema di grande rilevanza da approfondire e sviluppare.



La tematica della Metropolitana andrebbe approfondita in maniera specifica ed in particolare occorrerebbe:

- dare sviluppo e attuazione dell'Accordo di programma per i tracciati della metropolitana leggera,
- verificare eventuali problemi di impatto ambientale generati dalla metropolitana leggera

E' rilevante il tema del completamento e dell'integrazione dei diversi tratti di piste ciclabili esistenti sul territorio.

Si segnala inoltre l'importanza di dare attuazione ad una serie di interventi:

- messa in sicurezza del collegamento 130 – 131 per Sestu,
- attuazione Accordo di programma per gli interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della strada statale n.554,
- attuazione del progetto già appaltato e finanziato relativo al raddoppio della ss 195 a 4 corsie.

Si auspica infine un confronto approfondito all'interno del Forum sui vari temi della mobilità ritenendo molti sindaci che, quanto finora condiviso, ancora non rappresenti pienamente una corretta visione strategica di un funzionale ed efficace sistema di mobilità che coinvolga l'intera Area Vasta a partire da alcuni suggerimenti di varia natura provenienti da parte di singoli Sindaci.

Ambiente

Si conferma l'importanza di "fare rete" e di mettere a fattor comune la gestione delle risorse ambientali dell'intera Area Vasta quali esemplificativamente

- il Parco di Molentargius,
- la Laguna di Santa Gilla,
- il Parco di Gutturu Mannu,
- il parco naturalistico nella zona dell'ex aeroporto, così come configurati nei Piani integrati del paesaggio di cui all'Accordo di programma tra i Comuni di Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu S.E.,
- le peculiarità ambientali di alcune aree limitrofe all'Area Vasta, come l'area dei sette Fratelli, con Burcei in testa (che si candidano a diventare polmone verde dell'Area Vasta di Cagliari in chiave di attrattività nei confronti della città).

Esiste l'esigenza di approfondire all'interno del Forum alcuni temi rilevanti per l'intera Area Vasta

- assetto idrogeologico del territorio: occorre procedere in maniera coordinata nell'individuazione di interventi per la messa in sicurezza idraulica del territorio.
- energie alternative: per una fruizione dell'ambiente con un'ottica di sostenibilità.]]

Esiste anche l'esigenza di approfondire all'interno del Forum alcuni altri temi di interesse più puntuale:

- insediamento dell'Orto Botanico nella parte del territorio di Monserrato della ex Polveriera (con strada ecologicamente sostenibile lungo il Riu Saliu fino alla Cittadella Universitaria).
- Predisporre alcuni ingressi intermedi al Parco del Molentargius per garantire una fruizione del Parco maggiormente rispondente alle differenti esigenze espresse dalle comunità locali.

Servizi

La maggior parte dei servizi di Area Vasta sono concentrati a Cagliari, capoluogo storico e politico della Sardegna.

La sede riconosciuta per confrontarsi in maniera obiettiva sulle modalità di erogazione di questi servizi è il Forum dei Sindaci.

Qui di seguito alcune delle proposte avanzate che dovranno essere oggetto di approfondimento ulteriore all'interno del Forum dei Sindaci:

- Istruzione:
 - prevedere un polo scolastico baricentrico per tutta la città,
 - prevedere servizi per gli studenti che provengono da fuori Cagliari per attenuare uno degli effetti della dispersione scolastica (il 90% delle scuole superiori è sul territorio del Comune di Cagliari e l'offerta scolastica è pensata a dimensione dei residenti di Cagliari non prevedendo servizi per chi viene da fuori)
- Residenzialità
 - occorrerebbe considerare anche le realtà della seconda cintura al fine di tenere in debito conto l'evoluzione dei processi demografici in atto.
 - Prevedere un coordinamento e uno sviluppo congiunto tra le aree artigianali di alcune ambiti territoriali (Unione Monte Idda e Fanaris, Parteolla, Basso Campidano) e le diverse Aree industriali o commerciali dell'Area Vasta (Sestu, Elmas, Assemini, Selargius, ecc...),

- Riconoscere l'importanza del tema delle reti a banda larga quali infrastrutture finalizzate a migliorare diversi aspetti tra i quali l'efficienza della PA, la produttività delle imprese e la qualità della vita dei cittadini,
- Prevedere un Piano di comunicazione sull'utilizzo dei servizi.

Governance di area vasta

E' necessario che il Forum dei sindaci, incarnando in pieno il ruolo originario di vero e proprio strumento di strumento di "Governance" del territorio cagliaritano, diventi la sede di condivisione e di assunzione delle scelte di natura strategica che ineriscono l'area vasta..

Occorre far assumere carattere di sistematicità alla partecipazione al Processo di pianificazione strategica intercomunale dei 16 Comuni dell'area vasta cagliaritana riportando all'interno del Forum dei Sindaci le istanze provenienti dalla diverse comunità locali (procedendo successivamente ad una successiva deliberazione nelle competenti sedi istituzionali di ogni ente locale).

Occorre affrontare all'interno del Forum il concetto di città metropolitana come nuovo ente amministrativo (introdotto dalla legge 142/90 e ripreso dieci anni più tardi col Testo Unico degli Enti Locali dlgs 267/2000).

Alcune priorità segnalate dalla Provincia di Cagliari

Da parte della Provincia di Cagliari sono state evidenziate alcune priorità da affrontare con approfondimenti specifici all'interno del Forum dei Sindaci:

1. La produzione culturale va considerata come un unicum distinguibile per singoli sottosettori che, pur intrecciandosi tra loro, presentano peculiari caratteristiche che meritano trattazioni specifiche (le azioni individuate dalla Provincia di Cagliari prevedono interventi per Musei, aree archeologiche e monumentali, Spettacolo, Biblioteche e archivi, Rete dell'offerta culturale, Promozione delle imprese culturali).



4. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTERCOMUNALE E PROGRAMMAZIONE 2007-2013

4.1. CONTINUITÀ E INTEGRAZIONE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA NEL CICLO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

All'interno del POR FESR i PISU sono stati concepiti come programmi operativi della Pianificazione Strategica. Attraverso essi troveranno attuazione le proposte di finanziamento.

Per quanto riguarda lo sviluppo urbano il POR FESR individua due direttrici fondamentali lungo le quali si svilupperanno gli interventi:

- Città sostenibili: si punta a migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane e assicurare ai loro abitanti un ambiente di vita sano
- Città attrattive: aumentare l'attrattività creando un ambiente favorevole allo sviluppo turistico, alla crescita dell'Università, della ricerca e dell'innovazione.

Con riferimento all'attrattività delle città sarde il POR FESR parla innanzitutto del superamento delle situazioni di emergenza in modo da garantire al sistema urbano sardo l'efficienza dei servizi essenziali.

La scelta di tali servizi e del loro target è dettata dalla strategia di sviluppo locale che ogni città o area urbana dovrà definire con proprie attività di pianificazione strategica da trasformare in strumenti operativi PISU e che ogni sistema locale dei centri urbani minori dovrà definire con Progetti Integrati Territoriali.

L'inclusione sociale e la mobilità rappresentano le grandi emergenze nei centri urbani maggiori (Cagliari, Sassari e Olbia). Affrontare tali temi significa necessariamente impostare delle politiche rivolte ad affrontare i caratteri di marginalità delle periferie urbane (quartieri dormitorio, basso indice di servizi, degrado degli spazi comuni) e potenziare la mobilità intesa non solo in senso trasportistico (efficienza del trasporto pubblico, sistemi di controllo e razionalizzazione del traffico urbano) ma anche in termini di potenziamento della fruibilità degli spazi urbani (coordinamento e razionalizzazione della fruibilità degli spazi urbani).

In sintesi, le attività che si prevede di attivare in ambito urbano riguardano la valorizzazione delle componenti fisiche, ambientali e umane dell'intero contesto regionale, orientando i processi di sviluppo ai caratteri della salvaguardia ambientale, paesaggistica ed identitaria della Sardegna.

La strategia dell'Asse Sviluppo Urbano si avvarrà del contributo della precedente stagione programmatica che ha visto le città medio grandi dotarsi di strumenti integrati di pianificazione e progettazione urbana (es, Piani strategici e piano urbano della mobilità dell'area vasta di Cagliari).

Le linee di intervento segnalate dagli strumenti di pianificazione disponibili saranno attuate con la

definizione di adeguati strumenti operativi quali i PISU che attuano la Pianificazione Strategica delle aree urbane e i Progetti integrati territoriali per le reti di comuni minori.

Per quanto riguarda la concentrazione finanziaria degli interventi all'interno del POR FESR si rileva un'elevata concentrazione delle risorse in tre Assi:

- Competitività (Asse VI) 27% delle risorse complessive
- Ambiente, attrattività naturali, culturali e turismo (Asse IV) 22,5% delle risorse complessive
- Sviluppo urbano (Asse V) 18% delle risorse complessive

In riferimento alla concentrazione territoriale degli interventi, essa riguarda in maniera differenziata i diversi Assi: nelle aree urbane confluiranno in modo esclusivo le operazioni avviabili nell'Asse V ed in ampia misura nell'Asse VI.

Le modalità attuative attraverso cui si intende intervenire sul territorio sono quelle del progetto integrato di area svantaggiata nonché la realizzazione di pacchetti di interventi su aree urbane identificate quali centri motori mediante implementazione di PISU, attraverso i quali propagare lo sviluppo anche agli altri comuni ricadenti in aree omogenee e inseriti in piani strategici territoriali condivisi.

Per la selezione dei progetti di intervento risulta rilevante il riferimento alle potenzialità e alle vocazioni dei territori e alle capacità progettuali da essi espresse. Nelle aree territoriali che presentano specificità settoriali rilevanti vengono promossi interventi in grado di creare dei sistemi, risorse endogene da valorizzare e suscettibili di generare e propagare sviluppo autosostenuto. In tale senso, criterio prioritario per la selettività e la qualità delle proposte progettuali diventa la potenzialità di impatto e di ricaduta su un'area vasta.

4.2. POSSIBILI CAMPI DI OPERATIVITÀ A PARTIRE DAI TEMI E DALLE PRIORITÀ EMERSE DURANTE IL PERCORSO DI PIANO

Sulla base delle indicazioni programmatiche contenute nel documento POR FESR appena delineate si prospetta una fase di continuità per l'esperienza della pianificazione strategica avviata nell'area vasta cagliaritana.

In particolare, il por individua nei programmi integrati di sviluppo urbano e nella progettazione integrata gli strumenti operativi della pianificazione strategica attraverso i quali troveranno attuazione le proposte di finanziamento.

Il percorso di pianificazione strategica dell'area vasta cagliaritana ha prodotto in questi anni un'accurata riflessione su alcuni temi che, per la loro complessità, richiedono di essere affrontati in un'ottica sistemica e con un'azione sinergica da parte di più attori.

Per ciascuna tematica emergono alcune indicazioni di carattere generale e alcuni obiettivi che verranno di seguito elencati. Per alcuni temi sono indicati in corsivo possibili campi di operatività aperti dal POR FESR.

Abitare. Il tema della residenza e dell'abitare è diventata una questione predominante della conurbazione cagliaritana, interessata nel corso degli ultimi anni da profonde modificazioni fisiche e sociali. Tali trasformazioni hanno evidenziato alcuni processi evolutivi. Il rapido incremento demografico ha portato all'espansione fisica della città la quale ha allargato i suoi confini oltre i limiti amministrativi dei comuni determinando la crescita, spesso disordinata, di zone suburbane e periferiche. La modifica degli aspetti fisici si accompagna a degli aspetti sociali delineatisi in questi anni rinvenibili nella combinazione di popolazioni e stili di vita eterogenei con un'identità e comportamenti spaziali differenti e in continua evoluzione.

Sulla base di questi elementi si delineano per questa area tematica alcune priorità evidenziate dai sindaci dell'area vasta in occasione dei focus group svolti:

- La necessità di dotarsi di strumenti sovracomunali per la gestione degli incrementi demografici. Presupposti perché ciò avvenga sono sicuramente la condivisione della conoscenza attraverso strumenti quali data base, anagrafici dei comuni, informazioni sulle pianificazioni comunali e la definizione di metodi e strumenti per la costruzione di scenari mediante previsioni demografiche e rappresentazione della pianificazione. Tali strumenti dovrebbero facilitare maggiormente le previsioni sull'evoluzione della domanda abitativa in modo da consentire una migliore organizzazione e condivisione circa le modalità dell'offerta.
- L'implementazione di politiche abitative di qualità e un coordinamento delle stesse. Obiettivi specifici diventano quelli di: differenziare l'offerta abitativa; favorire gli interventi di recupero del patrimonio edilizio vetusto; perseguire la qualità urbana, architettonica ed edilizia e promuovere la sostenibilità energetica.

Tutto ciò dovrà realizzarsi attraverso alcuni strumenti quali: la progettazione coordinata degli interventi, la definizione di regole di comportamento comuni e condivise; la definizione di requisiti minimi; lo scambio di buone pratiche e la realizzazione di progetti pilota.

- Si chiede inoltre una maggiore attenzione alle politiche abitative finalizzate alle categorie meno abbienti. Alcuni obiettivi specifici riguardano l'ampliamento dell'offerta abitativa per le categorie svantaggiate, la promozione di strategie intercomunali per l'ERP, la mescolanza delle tipologie ERP alla scala microurbana e la riqualificazione dei contesti urbani di ERP esistenti. Gli strumenti per il raggiungimento di tali obiettivi potrebbero essere quelli derivanti dall'applicazione della LR 12/2006 sulle competenze in materia abitativa di livello comunale, provinciale e regionale, dalle opportunità offerte da nuove pratiche

(autocostruzione, co-housing, ecc), da incentivi fiscali e premialità urbanistiche che favoriscano l'iniziativa privata. Si potrebbe inoltre verificare la possibilità di istituire una Agenzia per l'abitare sociale.

- Politiche di riqualificazione e recupero centri urbani. Gli obiettivi sono quelli di ridurre il consumo del suolo attraverso l'utilizzo delle aree già urbanizzate; favorire la mescolanza funzionale e sociale; favorire la diversificazione della mobilità urbana. Gli strumenti per il conseguimento di tali obiettivi potrebbero essere quelli del censimento delle aree e del patrimonio immobiliare dismesso, la definizione di quote di offerta abitativa da reperire mediante interventi di recupero edilizio e riqualificazione urbana, incentivi fiscali e urbanistici per gli interventi di rigenerazione urbana e promozione di progetti pilota innovativi e scambio di esperienze:

A tal proposito il POR FESR nell'Asse V punta al rafforzamento del contributo ambientale allo sviluppo sostenibile delle aree urbane maggiori attraverso interventi volti al miglioramento delle prestazioni ambientali delle città sarde e della qualità della vita per i suoi abitanti. Tali interventi si concentrano: sull'edilizia sostenibile, da promuoversi in primo luogo nella costruzione o nella ristrutturazione sostenibile degli edifici pubblici; sull'innalzamento della qualità e del decoro urbano e sul miglioramento della qualità architettonica degli interventi di trasformazione, i quali dovranno tener conto dell'iniziale impostazione urbanistica degli insediamenti volta al recupero delle matrici storiche tradizionali; interventi di valorizzazione per i contesti urbani caratterizzati da edilizia sociale e compromessi dal disagio sociale. In tale contesto gli obiettivi operativi rilevanti risultano: l'Ob. Operativo 5.1.2 volto al recupero degli spazi pubblici e alla ristrutturazione del patrimonio architettonico per promuovere attività socioeconomiche da compiersi attraverso interventi di recupero e valorizzazione del patrimonio paesaggistico e architettonico dei centri urbani; il recupero in chiave di riqualificazione ambientale delle zone periurbane e del patrimonio paesaggistico e culturale contiguo alle aree urbane. Appaiono inoltre rilevanti gli interventi complessi di riqualificazione di ambiti urbani interessati da degrado fisico e sociale per l'eliminazione della marginalità delle periferie urbane, previsti all'interno dell'Ob. Operativo 5.1.3. "Sostenere l'inclusione sociale, mediante interventi finalizzati a promuovere azioni di aggregazione e sviluppo del capitale umano".

Ambiente. Le risorse ambientali sono state riconosciute dal Forum dei Sindaci come uno dei punti di forza dell'area vasta cagliaritano. Si parla di una porzione di territorio ben riconoscibile contraddistinta da paesaggi identitari, e da luoghi caratterizzati da una forte componente naturalistica. Si tratta di un sistema da valorizzare, anche riconoscendone il ruolo di leva di sviluppo e disegnando percorsi integrati per la sua tutela, diffusione e promozione, attraverso una rete, facilmente accessibile, di servizi gestiti da un governo metropolitano basato su dinamiche partecipative. Alcuni obiettivi generali indicano la trattazione del tema ambiente in un'ottica

intersettoriale in continuità con gli accordi di cooperazione tra soggetti pubblici e privati che hanno aderito alla progettazione integrata.

Si mira inoltre a definire delle strategie di intervento per la salvaguardia di ciascuna delle eccellenze ambientali dell'area vasta in una visione di insieme, al raccordo funzionale e di qualità delle stesse con i centri urbani contermini, al rafforzamento delle logiche di rete e di sistema tra le stesse aree ambientali anche in chiave di promozione turistica del territorio.

Sulla base di questi elementi si delineano per questa area tematica alcune priorità evidenziate dai sindaci dell'area vasta in occasione dei focus group svolti:

- Programmazione rinnovabile nel campo delle energie alternative e del riuso dei R.S.U. L'indicazione riguarda il tema generale della produzione di energia attraverso sistemi che consentano di avere un basso impatto ambientale. A tal proposito il POR FESR nell'Asse III Energia si orienta verso la riduzione dell'utilizzo e della dipendenza dalle fonti energetiche fossili in un'ottica di diversificazione energetica. La strategia risulta indirizzata al rafforzamento degli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili e alla loro integrazione con le attività produttive ed economiche. L'obiettivo specifico diventa quello di "Promuovere l'efficienza energetica e la produzione di energia da FER". Tale obiettivo si sostanzia in alcuni obiettivi operativi. Significativo per l'argomento proposto è quello di "Aumentare la produzione di energia da RES anche attraverso la promozione della produzione diffusa dell'energia". L'obiettivo mirerà al rafforzamento degli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili al sostegno alla creazione di beni strumentali per la loro produzione e ad un loro utilizzo sempre maggiore da parte delle imprese. Complementare sarà anche il sostegno ad attività di ricerca tese allo studio di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili. Saranno inoltre opportune azioni di informazione e sensibilizzazione per tali strategie. Un'ulteriore attività prevista nell'obiettivo operativo è quella relativa al "Sviluppo di filiere bioenergetiche: energia da biomasse da filiere locali, la produzione di biocombustibili e biocarburanti, e legate al recupero, riciclaggio e riutilizzo dei rifiuti (Cod. 41)".
- Acque reflue e loro riutilizzo. Si tratta in questo caso dello sviluppo di strumenti per la gestione integrata e sostenibile della risorsa idrica. L'analisi di contesto del POR FESR considera la popolazione regionale servita da impianti di depurazione completa delle acque reflue un indicatore socio economico nella tipologia ambiente. La stessa analisi rileva inoltre come il sistema di approvvigionamento idrico regionale sia ancora insufficiente a garantire i fabbisogni idrici complessivi e come questo sia dovuto in parte anche al fatto che si tratta di un approvvigionamento ottenuto prevalentemente da acque superficiali mentre risultano ancora carenti le utilizzazioni di acque non convenzionali quali quelle reflue. Tale criticità implica la necessità di affrontare l'emergenza idrica anche attraverso tecnologie innovative per la produzione di acqua da risorse non convenzionali. Entro questa logica trova

particolare rilevanza l'Ob. Operativo 4.1.6 del documento "Incremento dell'efficienza del servizio idrico integrato del settore civile" e il suo intento di favorire lo "sviluppo di iniziative di innovazione tecnologica applicata alle infrastrutture fognario-depurative nonché di riutilizzo delle acque reflue per la riduzione degli impatti fisici, energetici e gestionali."

L'argomento risulta trattato ad un livello di maggiore dettaglio all'interno del Piano di Tutela delle Acque della Regione Sardegna approvato nel 2006, il quale prevede la realizzazione di azioni volte all'adeguamento del sistema fognario depurativo alle prescrizioni della Direttiva 91/271/CeE sulle acque reflue urbane.

- Tutela paesaggistica, fruibilità e sviluppo economico. Il tema riguarda le modalità di valorizzazione e tutela delle risorse paesaggistiche e ambientali rilevanti per l'assetto complessivo del sistema urbano dell'area vasta contemperando le esigenze di salvaguardia con le opportunità di fruizione, organizzazione dei servizi urbani e di sviluppo. Emerge inoltre la volontà di occuparsi delle tematiche ambientali con una visione d'insieme dell'intera area vasta che non si limiti a temi specifici e alle problematiche di ordinaria amministrazione. Nello specifico si richiede un'individuazione delle fonti di finanziamento disponibili e di procedure di certificazione di qualità ambientale da applicarsi nell'area vasta.

Il tema risulta trattato nell'ambito dell'Asse IV "Ambiente, Attrattività Naturale, Culturale e Turismo" il quale prevede azioni di tutela ambientale finalizzate allo sviluppo economico e alla crescita. All'interno dell'Asse è previsto l'Obiettivo Specifico 4.2 "Sviluppare un'offerta turistica sostenibile di elevata qualità, diversificata nel tempo e nello spazio, basata sull'attrattività del patrimonio naturale, paesaggistico e naturale" che si articola in diversi obiettivi operativi tra i quali l' Ob. Operativo 4.2.1 "Sostenere interventi di valorizzazione di aree di pregio ambientale, di habitat singolari, di specifici ecosistemi o paesaggi presenti sul territorio regionale e promuovere opportunità di sviluppo economico sostenibile".

Alla luce dei recenti eventi, sulla questione ambientale si pone con forza il tema della sicurezza idraulica, soprattutto dopo le alluvioni che hanno interessato alcune zone dell'area vasta nel mese di ottobre del 2008. Tali fenomeni hanno riportato in evidenza il fatto che il dissesto idrogeologico sia un'emergenza ambientale nel territorio regionale. Si pone in questo caso la necessità di individuare le cause di dissesto idraulico attraverso un'attenta ricognizione del territorio e delle zone maggiormente a rischio e definire gli interventi volti a ripristinare le condizioni di sicurezza. In tal senso, il POR FESR prevede, all'interno dell'Asse IV Ambiente, Attrattività Naturale, Culturale e Turismo, un obiettivo operativo dedicato alle "Azioni di prevenzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico, erosione e degrado, desertificazione del suolo attraverso attività di prevenzione, difesa, mitigazione del rischio idraulico e geologico".

Mobilità. Il tema della mobilità rappresenta uno dei temi a più forte valenza strategica sul quale concentrarsi per l'adozione di linee strategiche di alto profilo nell'ambito della pianificazione dei trasporti. All'interno di questo tema sono stati individuati dai tavoli tematici tre macrotemi di riferimento: trasporto pubblico urbano ed extraurbano; trasporto privato; sicurezza e integrazioni delle reti. Si tratta in questo caso di affrontare le tematiche inerenti la mobilità secondo una logica d'area vasta recependo le indicazioni provenienti dal PUM e dalle analisi di approfondimento condotte con riferimento alla pianificazione di settore; di creare le condizioni operative più opportune per favorire l'aggregazione e l'accordo di tutti i comuni nella redazione di strumenti di pianificazione condivisi.

Sulla base di questi elementi si delineano per questa area tematica alcune priorità evidenziate dai sindaci dell'area vasta in occasione dei focus group svolti:

- Favorire l'integrazione tra i diversi vettori. Il tema è quello dell'intermodalità ossia del possibile uso combinato di diverse modalità, di diversi vettori di trasporto. L'obiettivo riguarda la maggiore valorizzazione del servizio di trasporto pubblico nelle diverse modalità (ferro, gomma) allo scopo di realizzare integrazioni spaziali e temporali nell'erogazione dei servizi. L'intermodalità riguarda anche il trasporto privato che dovrà essere maggiormente integrata con i servizi di trasporto collettivo.
- Modalità di interazione tra soggetto privato e soggetto pubblico. Il tema è quello di esplorare le condizioni per realizzare alcune connessioni tra soggetti pubblici e privati nell'erogazione dei servizi di trasporto. La consapevolezza che in alcune aree si ha una domanda debole e fortemente distribuita porta a pensare a servizi ad hoc che hanno connotazioni diverse dal tipico servizio di trasporto pubblico.
- Individuazione dei principali nodi di una rete di mobilità d'area vasta. Il tema è quello di garantire livelli estesi di accessibilità a livello di area e a livello puntuale. La rete di riferimento dovrà essere caratterizzata da una forte sovrapposizione e integrazione delle singole reti afferenti alle modalità di trasporto pubblico e privato. Particolare importanza dovranno rivestire i poli di accesso ai bacini e sub bacini di area anche attraverso la infrastrutturazione di nuovi nodi di integrazione scambio e potenziamento dei nodi esistenti.

All'interno del POR FESR, gli interventi di intermodalità passeggeri sono considerati un indicatore di realizzazione dell'obiettivo operativo 5.1.1 "Ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso" all'interno dell'asse V Sviluppo urbano. L'intermodalità sarà promossa attraverso una serie coordinata di interventi di tipo urbanistico, la realizzazione linee di trasporto e di stazioni ferroviarie di tipo "metropolitano", l'adozione delle più recenti tecnologie di controllo del traffico e l'ottimizzazione delle coincidenze tra i sistemi di trasporto extraurbano e quelli di livello urbano e metropolitano. Si indica pertanto che le priorità di intervento saranno

stabilite in base alle indicazioni contenute nei piani della mobilità provinciale e comunale all'interno di una logica di forte integrazione degli strumenti di pianificazione e dei diversi vettori della mobilità.

Il Programma Operativo del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) della Regione Sarda, prevede, nell'asse 5 sullo Sviluppo Urbano, l'obiettivo operativo "Ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso".

Tale obiettivo comprende le seguenti linee di attività: – Infrastrutture di trasporto urbano sostenibile, finalizzate a migliorare sia la mobilità dei passeggeri che delle merci – Iniziative volte al rafforzamento dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto – Adozione di sistemi di controllo del traffico e di road pricing, di integrazione tariffaria e informativa – Realizzazione di servizi innovativi alla persona (Mobilità sociale).

Servizi. Al fine di ottimizzare le relazioni tra le risorse e gli usi del territorio, lo sviluppo economico e sociale dell'area vasta non può prescindere dal perseguimento dell'obiettivo di garantire all'intera area una più alta qualità dei servizi urbani e una loro più omogenea distribuzione territoriale in settori quali: trasporto e mobilità, turismo, ambiente, attività produttive, socio culturale.

Emerge la consapevolezza, sempre più diffusa, della necessità di un miglioramento e di una più puntuale organizzazione e distribuzione dell'offerta di servizi nel territorio dell'area vasta cagliaritana anche attraverso un decentramento degli stessi. I principali obiettivi di carattere generale riguardano la necessità di affrontare le tematiche inerenti i servizi nell'ambito della cultura, dell'economia e impresa e nel sociale, creare le opportune condizioni operative per la redazione di strumenti di pianificazione condivisi all'interno di un modello di governance per una loro gestione sovracomunale.

Sulla base di questi elementi si delineano per questa area tematica alcune priorità evidenziate dai sindaci dell'area vasta in occasione dei focus group svolti:

- Individuazione dei servizi da decentrare; Come decentrare i servizi in tutta l'area vasta. I temi riguardano la definizione dei criteri di selezione e le modalità di riorganizzazione dei servizi rari e dei grandi attrattori pubblici nell'ambito dei comuni dell'area vasta cagliaritana al fine di promuovere un riequilibrio urbano e territoriale.
- Quale governance multiservizi per l'area vasta; Come creare efficaci ambiti ottimali di gestione dei servizi; Come favorire l'economia di scala.

Le tre tematiche riguardano le modalità organizzative e gestionali capaci di migliorare in un ottica di rete l'erogazione dei servizi ai cittadini dell'area vasta cagliaritana favorendo contestualmente economie di scala.

- Come garantire la qualità dei livelli minimi essenziali. Il tema riguarda la condivisione di procedure di monitoraggio della qualità (anche percepita dagli utenti) dei servizi erogati dai diversi operatori pubblici e privati, nonché la definizione di modalità atte a migliorarne complessivamente i livelli di prestazione.

Le indicazioni emerse evidenziano la comune volontà di decentrare il sistema dei servizi sull'intera area vasta per garantire una crescente qualità dei servizi minimi essenziali, favorendo le economie di scala mediante l'individuazione di ambiti ottimali di gestione dei servizi e la definizione di adeguate forme di governance multiservizi per l'area vasta.

Nell'analisi di contesto del POR FESR la scarsa qualità dei servizi essenziali e di quelli resi alle imprese viene riconosciuto come punto di debolezza dei sistemi urbani sardi con il pericolo che questo, in mancanza di adeguate politiche volte al loro miglioramento, porti ad una perdita di competitività. La strategia relativa al sistema urbano sardo diventa quella di superare la situazione di emergenza garantendo un'efficienza minima di servizi essenziali. Il POR FESR indica anche che la scelta di tali servizi e del loro target sarà dettata dalla strategia di sviluppo locale che ogni città o area urbana dovrà definire con proprie attività di pianificazione strategica.

Sul piano dei servizi alla persona il POR FESR fa riferimento alla L.R. 23 sul Sistema integrato dei servizi alla persona, dalla quale è scaturito il processo di programmazione integrata attraverso i Piani Locali Unitari dei Servizi - PLUS. Questi ultimi rappresentano un interessante strumento per il coordinamento degli interventi in ambito distrettuale, in quanto risultato del contributo congiunto dei soggetti che concorrono a costruire la rete dei servizi alla persona definendo obiettivi e priorità e organizzando in maniera integrata gli interventi in ambito socio sanitario.



5. RILANCIO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTER-COMUNALE – CONFRONTO REGIONALE

Il principio di coesione spaziale fornisce una significativa ragione per la sperimentazione di politiche di pianificazione alla scala infraterritoriale/inframetropolitana: politiche in cui devono diventare protagonisti i sistemi locali, i territori della prossimità organizzati in associazioni intercomunali volontarie.

Soltanto lo sviluppo di strategie di rete dal basso sembra infatti poter garantire efficacia alla pianificazione di area vasta, traducendo in progetti di territorio e in azioni coerenti gli obiettivi di riduzione della doppia velocità territoriale, di cauto consumo di suolo, di integrazione fra destinazione d'uso dei suoli e offerta trasportistica, di riduzione dei costi pubblici e collettivi generati dallo sprawl.

E' però assolutamente necessario che le iniziative di pianificazione strategica avviate da basso dai 16 Comuni dell'area vasta cagliaritana, assumano carattere di sistematicità ed evolvano verso modelli di governance sempre più dedicati alla formulazione di strategie di pianificazione e azioni concertate alla scala sovra-comunale in una nuova visione del territorio e del suo divenire che si affranchi progressivamente dalle "ristrette" frontiere amministrative per promuovere nuove sinergie fra attori locali e nuove forme di cittadinanza sovra-locale capaci di realizzare uno sviluppo urbano e territoriale sostenibile.

Questo presuppone un più stretto raccordo tecnico-politico dell'azione avviata dal Forum dei Sindaci dell'area vasta cagliaritana con i competenti uffici regionali.


E' proprio con riferimento ai nuovi scenari della programmazione regionale che si rende indispensabile delineare la "corretta collocazione" della pianificazione strategica di area vasta, assicurando, da un lato, la necessaria continuità e sistematicità del processo (non solo per il completamento della elaborazione del piano, ma anche e soprattutto per l'attuazione dello stesso) e, dall'altro lato, la piena coerenza con gli altri strumenti della programmazione.

Tali esigenze, impongono oggi una attenta riflessione dello stato dell'arte per non rischiare di vanificare un'importante ed irrinunciabile opportunità.

Appare indispensabile l'attivazione di ogni possibile convergenza fra strumenti e politiche avviate ai diversi livelli istituzionali – centrale e locale – e la creazione di sinergie tra percorsi e apparati organizzativi. Si impone, pertanto, una comune riflessione sullo stato attuale delle cose, sui risultati fin qui conseguiti con le iniziative in corso, stimandone le possibili conseguenze e interferenze reciproche.

Per le ragioni esposte si è proceduto a richiedere agli Assessorati regionali alla programmazione ed agli enti locali di potere avviare una fase di riflessione e confronto al fine di mettere a fuoco le nuove prospettive e i quadri di sfondo che vanno delineandosi e di prefigurare gli scenari operativi

di cooperazione inter-istituzionale praticabili in tempi brevi per assicurare continuità e sistematicità al processo di pianificazione strategica dell'area vasta cagliaritana.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' or 'C' shape with a diagonal line through it.

6. LO SVILUPPO DEI TEMI STRATEGICI

6.1 TEMA STRATEGICO 1: AMBIENTE

La struttura urbana dell'area vasta cagliaritana si è storicamente organizzata in riferimento alle principali dominanti paesistico-ambientali:

- l'arco costiero del Golfo di Cagliari;
- il sistema delle zone umide dello Stagno di Cagliari-Laguna di Santa Gilla e del sistema umido dello stagno di Molentargius e delle saline;
- la dorsale geologico-strutturale dei colli della città di Cagliari;
- il sistema delle piane agricole;
- i sistemi montuosi dei Sette Fratelli a Est e di Monte Arcosu – Gutturu Mannu a Ovest.

Le emergenze ambientali costituiscono, inoltre, forti componenti identitarie per il territorio, come è emerso anche dalle interviste ai sindaci effettuate nell'ambito della costruzione del quadro conoscitivo del Piano Strategico Intercomunale. Gli stessi sindaci riconoscono nei valori paesaggistico-ambientali importanti leve per lo sviluppo sociale ed economico dell'Area Vasta.

Il processo di crescita e di organizzazione urbana dei comuni dell'Area vasta ha direttamente interessato le principali componenti ambientali dando luogo a complessi, e talora critici, fenomeni di interazione fra processi di natura ambientale e attività umane.

Esemplificativa di tale complessità e delle criticità connesse può essere sicuramente considerata la grande area umida di Santa Gilla.

Il complesso dello Stagno di Cagliari-Laguna di Santa Gilla costituisce la più vasta zona umida della Sardegna (oltre 3.500 ettari), è recettore di un sistema idrografico che comprende buona parte del Campidano e del Sulcis-Iglesiente estendendosi fino al Sarcidano nonché habitat di straordinaria rilevanza per diverse specie, riconosciuto a livello internazionale (area SIC e ZPS, tutelata dalla convenzione di Ramsar). Sede di insediamenti umani già in epoche antichissime, il sistema è interessato da diversi livelli d'uso, in ambito sia lagunare che perilagunare, compresi nei comuni di Assemini, Cagliari, Capoterra, Elmas: produttivo, in virtù delle attività di acquacoltura, di estrazione del sale e agricole; industriale, per la presenza di strutture e impianti del CASIC; insediativo-residenziale, quale ambito di localizzazione di funzioni urbane (aree di verde pubblico, di servizi, di infrastrutture per la depurazione); infrastrutturale, per la presenza di grandi infrastrutture di livello sovralocale per le quali la laguna costituisce il punto terminale: il Porto Canale, l'Aeroporto, la dorsale ferroviaria FF.SS., la rete viaria di livello regionale, le aree industriali.

È da rilevare come la qualità ambientale del sistema sia stata, nel corso degli anni, radicalmente compromessa a causa delle modificazioni morfologiche e funzionali avvenute a partire dalla metà

del '900, degli scarichi incontrollati, sia direttamente nella laguna che nel suo bacino idrografico afferente, di reflui inquinanti di origine industriale, civile ed agricola, nonché dell'alterazione del bilancio idrologico del regime degli afflussi. Gli stessi interventi di recupero e riqualificazione che si sono succeduti nel tempo hanno talvolta inciso profondamente sull'assetto morfo-strutturale e sulle caratteristiche ecologiche del sistema.

All'interno dell'Area Vasta la contemporanea presenza di elementi di eccellenza ambientale e di forti criticità derivanti da processi insediativi e dalle attività ad essi connesse, rende necessario il ricorrere a modelli di governo integrato in relazione alla tutela e salvaguardia delle risorse ambientali e della loro contemporanea valorizzazione in un'ottica di sviluppo economico sostenibile.

Il processo di pianificazione strategica si è sviluppato a partire da precedenti esperienze di condivisione delle scelte (anche sui temi ambientali), dall'esperienza dei PIA fino a quella, relativamente più recente, della Progettazione integrata regionale. Quest'ultima, in particolare, ha dimostrato l'esistenza di una consolidata comunione di intenti degli attori locali che hanno definito una strategia di intervento che persegue, da un lato, finalità di salvaguardia delle eccellenze ambientali dell'area vasta e di raccordo funzionale e di qualità delle stesse con i centri urbani contermini e, dall'altro, di creazione e rafforzamento delle logiche di integrazione, di rete e di sistema fra le stesse aree ambientali mediante specifici corridoi ecologici quale condizione essenziale per l'innalzamento dell'offerta turistica del territorio.

La Pianificazione strategica ha cercato di favorire la indispensabile integrazione tra diversi ambiti settoriali, cercando di portare a sintesi e raccordo funzionale nuove ipotesi di intervento con i principali progetti che già insistono sull'area urbana e che vedono coinvolti gli enti pubblici locali dell'area vasta che, come precedentemente detto, da tempo sperimentano formule avanzate di partenariato e di governance. Sotto questo profilo non va trascurata l'esperienza che i singoli comuni dell'Area vasta hanno compiuto attraverso la pianificazione strategica comunale.

Il Documento "Linee guida e orientamenti per l'Area Vasta di Cagliari" espresso dal Forum dei Sindaci con la partecipazione della Provincia esprime, sul tema "Ambiente", la necessità di sviluppo delle connessioni di rete fra le diverse risorse ambientali anche in funzione della loro gestione, di coordinamento delle politiche volte alla messa in sicurezza idrogeologica del territorio e allo sviluppo di energie alternative o di risparmio energetico. Questo documento costituisce indirizzo e cornice di riferimento per i diversi approfondimenti tematici attuativi.

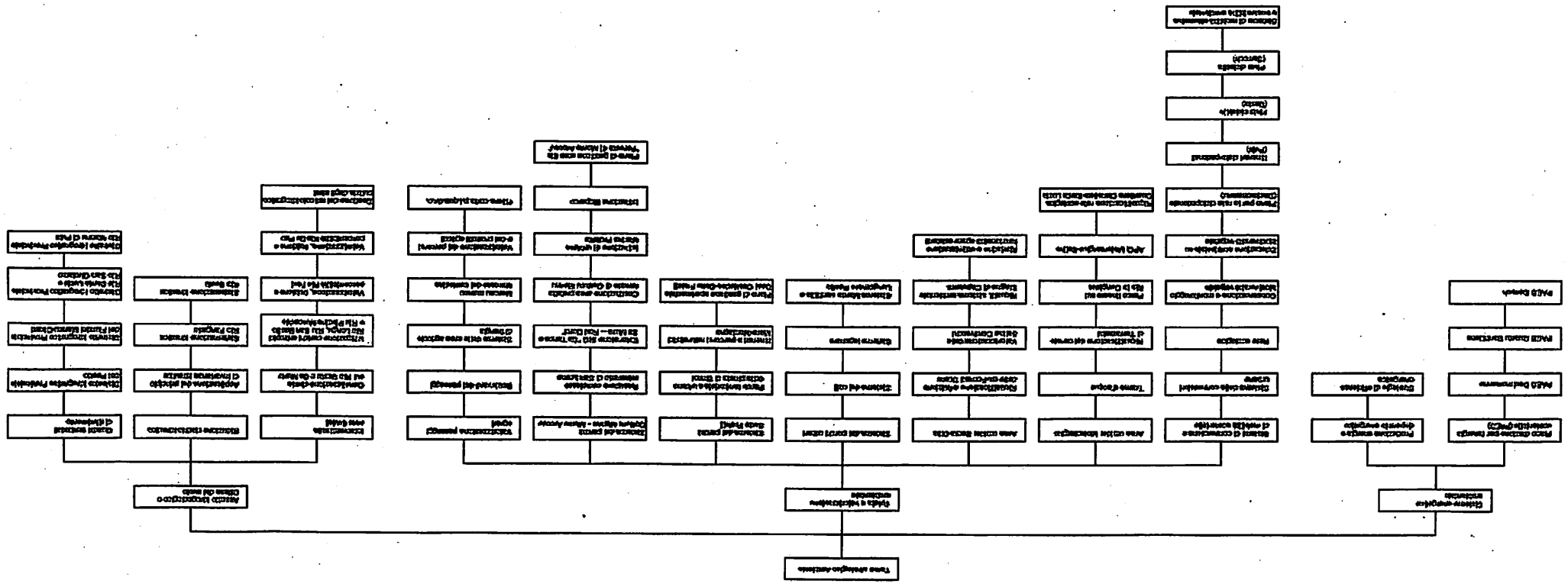
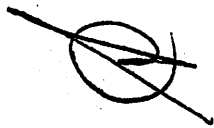


La sintesi delle attività di pianificazione strategica per quanto riguarda il tema ambientale è stata organizzata secondo tre grandi macro settori, rappresentativi delle principali direttive d'intervento individuate, articolati, a loro volta, in linee di intervento più specifiche:

- 1) Sistema energetico ambientale che si articola secondo due linee di intervento relative una ai Piani di Azione per l'Energia Sostenibile ed una al risparmio energetico;
- 2) Tutela e Valorizzazione Ambientale che si articola secondo diverse linee di intervento corrispondenti alle principali componenti ambientali: le grandi aree umide di Molentargius e Santa Gilla; il sistema dei parchi con i parchi urbani e le aree montuose dei Sette Fratelli e di Gutturu Mannu –Monte Arcosu; il sistema delle piane agricole e dei paesaggi agrari, il sistema delle connessioni fra le risorse ambientali;
- 3) Assetto idrogeologico e Difesa del suolo che si articola secondo gli ambiti di intervento per la riduzione dei rischi (reticolo idrografico, rischio idraulico all'interno dei centri abitati) e individua nei Distretti idrografici il quadro territoriale di riferimento per il coordinamento e la coerenza reciproca degli interventi di riduzione dei rischi idrogeologici in atto o potenziali.

Un terzo livello di articolazione concerne la sfera più propriamente attuativa del Piano strategico e comprende le schede sintetiche dei singoli interventi.





4.2.1. *Sistema energetico ambientale*

La competizione territoriale impone alle Amministrazioni locali dell'Area vasta di Cagliari importanti scelte di governance del proprio sviluppo territoriale incentrate su efficienza (risorse di suolo, mobilità, energia), qualità (qualità dell'ambiente di vita e di lavoro, attrattività) e identità (riconoscibilità dei luoghi, vocazioni e specificità locali).

La ricerca dell'eccellenza del territorio da un lato può avvalersi dell'elevata consistenza delle superfici di aree naturalistiche protette presenti (rappresentano oltre il 31% della superficie totale dell'area vasta cagliaritano a fronte di un parametro regionale appena superiore al 10%), dall'altro impone che queste valenze vengano salvaguardate attraverso un uso intelligente, finalizzato, sinergico del territorio e delle sue risorse di pregio, eliminando gli sprechi e valorizzando le proprie specificità.

Lo sviluppo di un settore strategico come quello dell'energia non può prescindere dalla conservazione, salvaguardia e valorizzazione delle risorse naturali, degli ecosistemi e del paesaggio, attraverso una loro valutazione in fase progettuale avanzata, che porti, inoltre, ad un miglioramento dei sistemi di conoscenza, gestione e controllo delle risorse naturali e della dinamica degli ecosistemi soggetti a pressioni di tipo antropico anche con la crescita dell'informazione, della sensibilizzazione, dell'educazione e della partecipazione sui temi dell'ambiente e dello sviluppo ecocompatibile.

La linea di intervento Sistema energetico ambientale raccoglie al suo interno quanto le Amministrazioni locali dell'Area Vasta di Cagliari intendono esprimere, sempre nella direzione dello sviluppo sostenibile e della tutela ambientale, rispetto alla promozione del risparmio energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

In sintesi gli interventi proposti sono stati organizzati in due sezioni.

La prima sezione comprende gli interventi che alcune amministrazioni comunali dell'Area Vasta di Cagliari stanno sviluppando impegnandosi volontariamente a ridurre le proprie emissioni di CO₂, oltre l'obiettivo del 20% previsto dall'Unione europea, attraverso l'attuazione dei Piani di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

La seconda sezione è incentrata sull'intervento che una Amministrazione comunale dell'Area Vasta di Cagliari (QSE) sta conducendo rispetto alla tematica dell'utilizzo efficiente delle risorse energetiche puntando ad avere:

- una maggiore efficienza e risparmio energetico, che può interessare tutti i settori di consumo e tutta l'area vasta, ossia tutti i cittadini, a partire dalla maggiore efficienza degli edifici esistenti, fino alla riduzione delle emissioni nei trasporti implementando una strategia di intervento globale che si avvale di misure e strumenti di controllo politico;
- la creazione di un clima favorevole e "amichevole" nei confronti delle buone pratiche ambientali ed energetiche, del contenimento dei consumi e della produzione locale di energia, con misure attive da parte degli amministratori verso i propri cittadini.

6.1.1.1 Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES)

Le decisioni assunte dall'Unione Europea fissano in modo vincolante il percorso che l'Unione intende intraprendere per contrastare gli effetti sul clima dei crescenti livelli dei consumi energetici. In coerenza con gli obiettivi comunitari, alcune Amministrazioni comunali dell'Area vasta cagliaritana (Assemini, Decimomannu, Monserrato, Pula, Quartu S. Elena, Sarroch) stanno già strutturando, in alcuni casi attuando (il Comune di Decimo e quello di Sarroch), il percorso sancito dalla sottoscrizione del Patto dei Sindaci (Covenant of Mayors), iniziativa promossa dalla Commissione europea che impegna i firmatari alla redazione del Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) ovvero a promuovere azioni finalizzate a superare, entro il 2020, l'obiettivo UE di diminuire del 20% delle emissioni di CO₂, aumentare l'efficienza energetica e incrementare l'incidenza della produzione di energia rinnovabile, in entrambi i casi, almeno del 20%.

Il Piano d'azione per l'energia sostenibile rappresenta il programma di interventi a breve e medio termine, comprendente l'inventario di base delle emissioni attuali, che traccia un modello di sviluppo urbano basato sui principi della generazione dell'energia distribuita sul territorio, ottimizzando la produzione e la distribuzione prodotta dalle diverse fonti (soprattutto rinnovabili), riducendo gli sprechi e aumentando l'efficienza generale del sistema.

Il tema si riferisce ad un campo d'azione decisivo per il perseguimento di un'efficace politica di sostenibilità urbana: il risparmio energetico e l'efficienza energetica possono rappresentare un potente fattore di rilancio economico e di promozione di nuova qualità urbana.

L'ambito di azione del PAES deve includere, in linea di massima, i seguenti settori:

- pianificazione territoriale - edilizia (nuove costruzioni, nuovi insediamenti, riqualificazioni e ristrutturazioni), infrastrutture, trasporti e mobilità urbana;
- comportamento energetico di cittadini, consumatori e imprese;
- generazione locale di energia.

Tra gli effetti attesi dall'attuazione del PAES ci sono: definizione di una strategia chiara, globale e realistica per lo sviluppo sostenibile del territorio; l'individuazione di un quadro aggiornato e completo delle uscite finanziarie connesse con l'utilizzo di energia e un'identificazione dei punti deboli, una migliore efficienza energetica e un risparmio tangibile sulla fattura energetica, incremento dell'indipendenza energetica a lungo termine - e, quindi, maggiore tutela dell'ambiente, aumento del benessere dei cittadini della qualità della vita (minore congestione del traffico, miglioramento della qualità dell'aria); nuove risorse finanziarie (sia attraverso il risparmio energetico e la produzione locale di energia, sia tramite fonti di finanziamenti nazionali/europei); il rafforzamento delle sinergie e dei contatti con altri firmatari del Patto dei Sindaci.

Per il finanziamento delle azioni contenute nei PAES, sono disponibili alcuni strumenti, tra cui:

- European Local Energy Assistance
- Energia Intelligente per l'Europa: Mobilising Local Energy Investments
- FONDO KYOTO – Cassa Depositi e Prestiti – Ministero dell'Ambiente
- PO FESR 2007 -2013 - Regione Autonoma della Sardegna – Assi III e IV.

6.1.1.2 Produzione energia e risparmio energetico

Come specificato nel dettaglio all'interno della scheda presentata, l'Amministrazione comunale di Quartu Sant'Elena ha individuato nello sviluppo di una nuova area produttiva un potenziale per l'avvio di politiche strategiche integrate per l'uso razionale e la gestione dell'energia. Infatti la prossimità tra le imprese e la condivisione di queste delle medesime condizioni di vincolo (condizioni climatiche, attori economici energetici, politiche regionali e provinciali di sostegno) ha consentito di intravedere la possibilità di attuare strategie energetiche volte alla riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera (e quindi dei consumi energetici ed alla loro ottimizzazione).

Il ruolo della "gestione" dell'area previsto dall'Amministrazione comunale di Quartu Sant'Elena sarà quello di coinvolgere le imprese nel processo di conoscenza ed attuazione di efficienza energetica, creando, ad esempio, gruppi di lavoro o commissioni tecniche alle quali demandare ed affidare la definizione di una strategia di intervento.

Appare evidente che la produzione di energia all'interno di aree produttive a servizio delle imprese insediate è solo una delle possibili opportunità. In realtà, essendo lo scopo principale l'aumento dell'efficienza energetica, questa opzione deve rappresentare una delle tappe di un processo di sostenibilità.

La strategia di gestione dovrà anche prevedere:

- attività di sensibilizzazione delle imprese sul problema della gestione energetica;
- analisi dei consumi di energia distinta per vettori ed utilizzatori;
- definizione di strategie di risparmio energetico attraverso l'adozione di tecnologie a basso consumo energetico nelle aree comuni;
- valutazione degli ambiti di intervento mirati al risparmio energetico con le aziende, anche in termini di revisione e miglioramento dei processi produttivi;
- valutazione delle possibili sinergie tra produzioni di diverse aziende (es. recupero di calore, fonti di vapore, combustione di scarti legnosi di lavorazione...);
- valutazione del potenziale dell'uso delle risorse rinnovabili locali (irraggiamento solare, vento, acqua, geoscambio ...);
- sviluppo di strategie di architettura bioclimatica in edilizia (pubblica e privata), formazione e sensibilizzazione degli imprenditori e degli addetti ai lavori, in merito all'adozione di buone pratiche per il risparmio energetico;
- comunicazione di obiettivi e risultati raggiunti/raggiungibili ad obiettivo alle comunità locali.

Prendendo spunto dall'intervento proposto se ne può dedurre che l'esigenza dell'area vasta di un sviluppo sostenibile basato sulla tutela dell'ambiente e sulle energie rinnovabili ben si coniuga con l'opportunità di sfruttare le ampie aree industriali e produttive per l'avvio politiche integrate di gestione energetica, che garantiscano alle imprese un utilizzo "intelligente" delle diverse fonti.

Le ragioni sono molteplici e fra queste il fatto che la vicinanza fisica tra le imprese e la condivisione tra queste delle medesime condizioni di vincolo -opportunità geografiche ed amministrative

(condizioni climatiche, attori economici energetici, politiche regionali e provinciali di sostegno), fa intravedere la possibilità di attuare strategie energetiche volte alla riduzione dei consumi ed alla loro ottimizzazione ed inoltre la produzione di energia in situ è una possibilità per condurre a risparmi significativi sia in termini economici che ambientali ma è anche una pratica efficiente, perché il consumo dell'energia presso i luoghi di produzione diminuisce le perdite dovute al vettoriamento.

4.2.2. *Tutela e Valorizzazione Ambientale*

Le numerose emergenze ambientali che caratterizzano l'Area Vasta cagliaritana assumono un alto valore strategico per lo sviluppo del territorio. È pertanto necessario garantire l'esistenza di un sostanziale equilibrio tra pressioni di natura insediativa e produttiva e esigenze di salvaguardia e conservazione delle risorse ambientali e naturali.

Le strategie di tutela e contemporanea valorizzazione, anche economica, delle risorse ambientali trovano peraltro rispondenza in diversi strumenti di programmazione economica a livello, innanzitutto, europeo. Per esempio, per quanto riguarda le aree di interesse naturalistico e ambientale soggette a diverse forme di tutela (aree protette) l'Asse I "Natura" - misura 1.5 "Rete ecologica regionale" del POR 2000-2006 ha promosso (Azioni 1.5a e 1.5b) la predisposizione di strumenti per la gestione attiva dei SIC e delle ZPS della rete natura 2000 e contemporaneamente (Azione 1.5c) ha dato impulso ai processi di sviluppo economico nelle aree naturali protette attraverso il finanziamento di iniziative imprenditoriali legate alla valorizzazione delle risorse naturali e alla riscoperta o mantenimento di attività tradizionali e produzioni tipiche locali.

La linea di intervento Tutela e Valorizzazione Ambientale si articola al suo interno secondo i diversi sistemi ambientali per ognuno dei quali prevalgono livelli differenti di intervento: aspetti legati al ripristino delle funzionalità idrauliche e alla manutenzione e riqualificazione per quanto riguarda le aree umide, aspetti più connessi alla tutela, fruizione e gestione per quanto riguarda il sistema dei parchi.

In sintesi gli interventi proposti sono stati così organizzati:

1. Sistema delle Aree Umide:

- Stagno di Molentargius: sono previsti interventi di riqualificazione del compendio lagunare (preliminari al ripristino funzionale delle saline) e perilagunare (Piana di Is Arenas), di manutenzione e riqualificazione del sistema dei rii e dei canali afferenti al Molentargius, di riqualificazione delle aree marginali urbane e agricole;
- Stagno di Cagliari-Laguna di Santa Gilla: sono previsti interventi di recupero e riuso di aree interessate da attività industriali e produttive, di manutenzione, di tutela e fruizione naturalistica;

2. Sistema dei parchi, urbani e montani:

- Parchi urbani, riguardanti le emergenze morfologiche cagliaritane e distinti nei parchi attrezzati di Monte San Michele, Monte Claro, Monte Urpinu, nei futuri parchi archeologici

di Tuvixeddu-Tuvumannu e Monte Sant'Elia e nelle loro connessioni funzionali, infrastrutturali e strategiche;

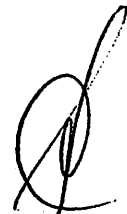
- Sette Fratelli: gli interventi riguardano la tutela e gestione degli habitat (Piano di Gestione sperimentale dell'Oasi faunistica), l'istituzione di un parco nell'area della Pineta di Sinnai con funzioni di salvaguardia e di accesso all'area dei Sette Fratelli, una rete di percorsi naturalistici che collega la costa al sistema montano;
 - Gutturu Mannu-Monte Arcosu: sono previsti interventi di salvaguardia e gestione degli habitat (Piano di Gestione Oasi faunistica, istituzione di un Bio parco e di un'area marina protetta), di recupero e riuso di aree minerarie dismesse e, infine, interventi finalizzati all'integrazione e alla sinergia fra aree, e relative risorse, montane e marine;
3. Sistema dei paesaggi agrari: sono previsti interventi di valorizzazione del paesaggio rurale agricolo tradizionale attraverso la salvaguardia e il recupero di culture tipiche locali e di realizzazione di parchi agricoli e di spazi aperti attrezzati che rappresentano filtri tra usi e paesaggi differenti, di salvaguardia degli ecosistemi a margine di aree fortemente urbanizzate.

Un valore fondamentale in relazione alla tutela, fruizione, valorizzazione e alla "messa a sistema" delle risorse ambientali per utilizzi funzionali ad uno sviluppo sostenibile assumono le connessioni fra i diversi sistemi:

- la rete ecologica, che mette in relazione aree di specifica rilevanza naturalistica e ambientale (nodi della rete ecologica) attraverso elementi connettivi (corridoi ecologici) rappresentati innanzitutto dai corsi d'acqua;
- il sistema delle connessioni contenuto nel Piano del Verde del Comune di Cagliari, comprendente sia i collegamenti tra i parchi urbani che fra questi e i sistemi ambientali esterni;
- la rete di percorsi ciclabili che forniscono, in particolare, forme di accesso sostenibile alle risorse ambientali e, talvolta, costituiscono delle vere e proprie greenways che percorrono gli elementi connettivi della rete ecologica;
- le azioni di sensibilizzazione ed educazione ambientale relative alla studio e alla conservazione della biodiversità ed alla sostenibilità ambientale.

6.1.2.1 Sistema dei parchi

Tra le dominanti paesistico ambientali della struttura urbana dell'area vasta cagliaritano si individua il sistema dei parchi, urbani ed extraurbani. Tale sistema si struttura ad Ovest con Monte Arcosu – Gutturu Mannu si connette attraverso la zona umida di Santa Gilla al sistema dei Colli Urbani di Cagliari (Tuvixeddu – Tuvumannu, San Michele, Monte Claro, Terramaini, Monte Urpinu, Sant'Elia) e da questi attraversando la zona umida del Molentargius – Saline – Poetto, si riconnette alla zona Est ai boschi ed alle foreste montane del Parco del Sette Fratelli.



Gli interventi sono mirati alla creazione di un sistema di Parchi Urbani e Periurbani con il compito di promuovere un equilibrio tra la pressione dei fattori produttivi e insediativi e la conservazione dell'habitat naturale, in un ottica di gestione integrata delle risorse ambientali.

I parchi Urbani saranno differenziati tipologicamente tra di loro in base alla vocazioni naturali ed agli obiettivi strategici di sviluppo della città.

Il Piano del Verde della città di Cagliari non si limita ad individuare una rete di collegamento tra i parchi urbani, ma anche tra questi i parchi extraurbani. Questi collegamenti hanno l'obiettivo di dar vita ad un continuum ambientale del sistema urbano con il sistema territoriale mediante l'individuazione di percorsi verdi (green way) con funzioni diverse che passano dalla mitigazione dell'impatto ambientale, alla valorizzazione del patrimonio naturalistico fino alla connotazione mediante di filari alberati per i viali più prettamente urbani.

Questi saranno connessi tra loro, all'interno del perimetro urbano, dando la massima importanza alla progettazione di percorsi, ciclo pedonali attraverso interventi di valorizzazione, riqualificazione, potenziamento delle alberature, pedonalizzazioni, laddove possibile, atti a migliorare l'immagine del paesaggio urbano nonché rendere maggiormente piacevole la fruizione del percorso stesso.

Mentre le azioni volte alla realizzazione ed potenziamento dei parchi urbani sono fortemente antropizzate, ed infatti gli interventi sono rivolti alla riqualificazione, potenziamento e consolidamento della vegetazione, il potenziamento del verde sulle sommità ed il ripristino della macchia mediterranea lungo i pendii, per quanto riguarda i parchi extraurbani le azioni sono prevalentemente di conservazione di habitat naturali fortemente connotati, rivolte a promuovere un equilibrio tra la pressione dei fattori produttivi e insediativi e la conservazione dell'habitat naturale, in un ottica di gestione integrata delle risorse ambientali. Ad esempio il Piano di gestione sperimentale dell'Oasi permanente di protezione faunistica e cattura "Castiadas-Sette Fratelli", promuove attività sperimentali o di studio; la prevenzione dei danni alle colture agrarie e forestali; attività di divulgazione e sensibilizzazione per una corretta fruizione dell'Oasi. Mentre nelle aree lagunari le azioni saranno di rimodellamento e rinaturazione delle discariche di materiali inerti e di dragaggio; nell'eliminazione delle discariche abusive; creazione di habitat, in favore di specie ornitologiche rare o minacciate di estinzione; rimodellamento e rinaturazione di aree peristagnali e di sponde degli immissari; infoltimento e ripristino di salicornieti e giuncheti. Nel versante ovest di Monte Arcosu saranno necessarie azioni di recupero e riuso del patrimonio minerario dismesso interessato dalla presenza del Parco geominerario storico ed ambientale della Sardegna istituito con L.388/88, conservazione dei valori naturalistici, riqualificazione del comparto agricolo compreso tra l'area montana e le aree produttive di Macchiareddu.

Più in generale nei parchi extraurbani dovrà essere sistemata la viabilità montana anche prevedendo la realizzazione di piazzole di ristoro e ristrutturazione di fabbricati rurali e minerari (cfr. Dispensa Procileddu, ex Batteria C. Boggio, etc), potenziare i corridoi ecologici a favore della fauna e dell'

avifauna che rende così particolare queste zone; prevedere progetti mirati alla salvaguardia e conservazione delle biodiversità anche attraverso la realizzazione di un percorsi scolastici di conoscenza della diversità biologica.

6.1.2.2 Sistema delle aree umide: Molentargius

Il compendio "Molentargius, Saline, Litorali" è uno degli ambiti ambientali e lagunari più importanti d'Europa, un'oasi unica per molte specie di importanti uccelli, tra i quali il più famoso è il fenicottero rosa, per questo compreso nella convenzione del RAMSAR.

L'area del Parco Regionale di Molentargius e delle Saline, inoltre, è strettamente connessa al litorale del Poetto, attraverso i percorsi delineati dalle saline stesse.

L'elevato valore del compendio Molentargius, Saline, Litorali, con particolare riferimento agli aspetti ecologico-ambientali e storico-culturali, evidenzia oggi una forte esigenza, ovvero la messa a sistema delle differenti risorse, al fine di restituire un bene identitario alla comunità locale, anche ai fini di una fruizione turistica integrata all'interno del contesto urbano dell'area vasta cagliaritana.

La logica con la quale si ritiene che si possano incrementare, valorizzare e sviluppare le potenzialità degli ingredienti che compongono il sistema ambientale ed urbano del Parco Molentargius è duplice:

- da un lato, si ritiene che l'opportunità di valorizzazione e promozione del sistema economico e ambientale del Parco del Molentargius passi necessariamente attraverso la costruzione di una rete di progetti integrati in grado di sviluppare sinergie e connettere il sistema ambientale del Molentargius con il contesto metropolitano nel quale è inserito ed in primo luogo con l'altra area umida di valenza internazionale di S. Gilla;
- dall'altro lato, appare auspicabile la costruzione di un più articolato sistema di attrattività territoriale fondato sulla tematica ambientale che abbia come primo riferimento il più ampio sistema economico, ambientale costiero della Provincia di Cagliari (compreso tra le aree umide di Domus de Maria e l'area marina protetta di Villasimius) e come secondo riferimento i grandi bacini ambientali ed i siti di interesse comunitario che caratterizzano il territorio regionale.

Tale rappresentazione di divenire del territorio permette di identificare il Parco del Molentargius, in una logica di pianificazione integrata e strategica, sia come elemento attrattore e moltiplicatore delle opportunità di sviluppo economico e sociale, sia come variabile baricentrica rispetto a progetti integrati finalizzati alla costruzione di una rete ecologica, metropolitana e territoriale.

Si tratta di realizzare interventi fondati sulla sostenibilità che, migliorando l'accessibilità e la fruibilità dell'intero compendio, consentano alle istituzioni coinvolte di trasformarlo in reale attrattore per l'area urbana, per poter così programmare quelle azioni di valorizzazione e

promozione che rappresentano le precondizioni per la creazione di un sistema turistico d'area vasta, capace di integrare le potenzialità delle diverse offerte turistiche presenti sul territorio, ovvero quella balneare, culturale e naturalistica. Si interverrà, pertanto, incrementando le dotazioni infrastrutturali creando, ad esempio, sistemi di trasporto pubblico e di mobilità alternativi, il recupero e il riuso degli edifici delle Saline di Stato per la realizzazione di attività didattiche e ludico-ricreative, anche al fine di promuovere le attività scientifiche realizzate presso il Parco.

Quindi, si potrà anche intervenire potenziando e migliorando l'offerta di beni e servizi, sia per gli aspetti didattico-culturali, sia per la creazione di pacchetti turistici più strutturati, da collocare in specifici mercati di riferimento, una volta individuati i target che più gli sono propri.

Per il conseguimento di tale obiettivo, con gli Enti locali costituenti il Consorzio per la gestione del P.N.R. Molentargius Saline, ovvero dai Comuni di Cagliari, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius e dalla Provincia di Cagliari in data 19.6.2012 hanno approvato con deliberazione n. 27/17 un Accordo di Programma Quadro relativo al "Progetto di Valorizzazione e Tutela del Compendio Molentargius, Saline, Litorali" con il quale le parti sottoscritte individuano le linee d'azione di seguito indicate, considerate prioritarie in relazione alla loro fattibilità amministrativa, tecnica ed economica, nonché i soggetti incaricati dall'esecuzione dell'intervento:

- la valorizzazione e la tutela del sistema ambientale e paesaggistico;
- la valorizzazione del compendio Molentargius – Saline – Litorali a fini didattici e turistici;
- la valorizzazione delle saline, mediante il loro recupero produttivo e la sistemazione dell'edificato attualmente in disuso per finalità produttive (termalismo, ricettività diffusa, attività sportive e culturali);
- la sistemazione degli spazi verdi;
- il miglioramento dell'accessibilità (connessioni tra i centri urbani di Cagliari e Quartu Sant'Elena).

Gli altri interventi riguardano il sistema ambientale nel suo complesso e, in particolare, i corsi d'acqua afferenti al Molentargius che rivestono particolare importanza non solo per il bilancio idraulico del compendio umido e per le eventualità di rischi alluvionali ma anche per le caratteristiche di corridoi ambientali, di "cunei verdi" utili a contrastare la tendenziale saldatura tra i diversi centri che si affacciano sul Molentargius e a riqualificare le frange periferiche degli stessi. Gli interventi previsti sono:

- "Trame d'acqua", che progetta il paesaggio degli spazi ai confini dell'edificato urbano che risultano marginalizzati, degradati o ancora inutilizzati e che sono caratterizzati dalla presenza di corsi d'acqua che alimentano il Molentargius: Canale San Lorenzo, Riu Saliu, Riu Mortu e Riu Nou, Riu Is Cungiaus;
- Proposta di Parco lineare sul Rio Is Cungiaus, che prevede la riqualificazione dell'alveo fluviale, degli argini e delle aree limitrofe disponibili, elementi di relazione tra spazi urbani e aree agricole;

- Riqualficazione della rete ecologica del quartiere Canelles-Santa Lucia ed elementi di ricucitura urbana e riqualficazione "aree di bordo". Il progetto, in corso di realizzazione, ha partecipato ai Bandi "Contratti di Quartiere II" nel 2003 e 2006;
- Riqualficazione del canale di Terramaini comprendente azioni di bonifica, riqualficazione del canale e delle sponde nel tratto dal canale la Palma fino alla darsena in prossimità del Capannone Nervi (che fa parte, per quanto in condizioni di estrema fatiscenza del complesso produttivo delle Saline).

6.1.2.3 Sistema delle aree umide: Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla

Il sistema ambientale dello Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla costituisce l'estremità meridionale della piana del Campidano e rappresenta il livello di base naturale e il bacino recettore di un esteso sistema idrografico che comprende il Rio Flumini Mannu, il Rio Cixerri ed altri corsi d'acqua minori (Rio di Santa Lucia, Rio di Fangario, Rio di Sestu, Rio is Molentis, Rio sa Murta, Rio Giacu Meloni e Rio sa Nuxedda).

L'area rappresenta, da un punto di vista geologico-ambientale, un complesso sistema di interfaccia tra il dominio continentale delle colmate detritiche e alluvionali del Campidano e il settore marino del Golfo degli Angeli. Al suo interno è possibile identificare le principali componenti ambientali costitutive: la laguna di Santa Gilla, l'ambito della "laguna chiusa" delle Saline Luigi Contivecchi, lo Stagno di Capoterra, i territori perilagunari di pertinenza, compresi nei comuni di Assemini, Cagliari, Capoterra, Elmas.

Il limite costiero del compendio è rappresentato dal cordone sabbioso di La Plaia, che dalla spiaggia di La Maddalena si sviluppa fino al Porto Canale, e dal sistema delle bocche a mare della Laguna di Santa Gilla.

La zona umida rappresenta un ecosistema estremamente complesso e dinamico, la cui stabilità e straordinaria efficienza in termini ecologici e ambientali risultano sostanzialmente basate sul delicato bilanciamento, attualmente significativamente alterato, tra:

- afflussi idrici, solidi e nutritivi provenienti dall'entroterra;
- scambi di materia, organismi viventi ed energia con il mare e con il limitrofo sistema di spiaggia, regolati dal sistema delle bocche a mare e dei canali sub-lagunari di marea;
- processi interni di rielaborazione chimico-biologica e di evoluzione sedimentaria dei prodotti organici ed inorganici.

Il complesso umido rappresenta, in termini più specificatamente biologico-ambientali, un habitat di straordinaria rilevanza per l'avifauna acquatica e per numerose specie ittiche e bentoniche, rivestendo a tale riguardo una elevata valenza anche in relazione alle notevoli potenzialità di sfruttamento economico e costituisce una risorsa ecologica di enorme interesse in termini di conservazione della biodiversità in ambito mediterraneo.

La complessa e intensiva infrastrutturazione del compendio, realizzata nei decenni scorsi, ha tuttavia comportato importanti compromessi a carico dell'integrità strutturale e funzionale soprattutto delle fasce perilagunari e dei loro rapporti con il corpo del bacino nonché della naturalità del sistema umido. L'area risulta infatti ampiamente interessata dall'agglomerato del Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CASIC / CACIP), che comprende al suo interno le aree industriali di Macchiareddu, il Porto Canale e gli impianti e le vasche di evaporazione delle Saline Luigi Contivecchi. Gravitano inoltre nell'ambito perilagunare importanti infrastrutture di interesse regionale quali l'Aeroporto di Cagliari-Elmas, la dorsale ferroviaria, la rete viaria di livello provinciale e regionale.

Le caratteristiche di elevata qualità ambientale delle componenti naturali e paesaggistiche dell'area, hanno portato al riconoscimento di differenti e sovrapposti ambiti di tutela. L'area è infatti interessata dal Sito di Importanza Comunitaria - SIC "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla" (ITB040023), identificata ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e alla Zona di Protezione Speciale - ZPS "Stagno di Cagliari" (ITB044003) designata ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, "Uccelli selvatici".

Il SIC "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu; Laguna di Santa Gilla" (ITB040023) si estende su una superficie di circa 5.983 ettari e ricade nei limiti amministrativi dei Comuni di Elmas, Cagliari, Assemini e Capoterra. Il Piano di Gestione del SIC è stato approvato con Decreto dell'Assessorato della Difesa dell'Ambiente n. 71 del 30 settembre 2008. La ZPS "Stagno di Cagliari" ha una superficie di 3.756 ha e si trova in parziale sovrapposizione col SIC "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu; Laguna di Santa Gilla". L'area è inoltre interessata dal Sito Ramsar, dalla Riserva Naturale ai sensi della Legge regionale 31/89 e dall'Oasi permanente di Protezione Faunistica.

L'area lagunare è stata oggetto di un progetto LIFE '96, denominato "Gilia", finalizzato al mantenimento e miglioramento dello stato di conservazione dell'ecosistema stagnale e della biodiversità del sito ed al ripristino delle qualità ambientali degradate a causa delle attività industriali, portuali, commerciali.

Gli interventi promossi dal Piano Strategico dell'area vasta cagliaritano perseguono i seguenti obiettivi di carattere generale:

- conservazione e valorizzazione delle risorse naturalistico ambientali ed ecologiche del sistema;
- mitigazione delle interferenze sul sistema naturalistico ambientale e paesaggistico generato dalle attività industriali presenti o dismesse;
- qualificazione delle forme e delle modalità di fruizione del sistema ambientale;
- valorizzazione e qualificazione del sistema produttivo delle Saline Contivecchi come area produttiva strategica per il territorio.

Le azioni previste dal Piano strategico riguardano:

- **Azione pilota di partnership pubblico privato per la fruizione al pubblico e la riqualificazione delle ex-Fornaci Scanu;** l'intervento, previsto dal Comune di Assemini, intende promuovere l'attrattività del territorio mediante il recupero e il riuso dei manufatti di archeologia industriale, la dotazione di servizi culturali e ricreativi e la valorizzazione delle aree naturali di pertinenza anche al fine di favorire la fruizione del sistema ambientale dello Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla;
- **Piano del Verde: Sistema Lagunare,** promosso dal Comune di Cagliari, riguarda sia il sistema ambientale del Molentargius sia il sistema ambientale dello Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla; nello specifico contesto dello Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla l'intervento è volto alla conservazione del potenziale ecologico-ambientale esistente, alla rinaturazione delle sponde lagunari, alla riqualificazione e recupero del paesaggio industriale ed alla mitigazione dell'impatto delle infrastrutture esistenti, al graduale adeguamento delle funzioni presenti nelle aree perilagunari alle nuove esigenze di servizi per il territorio dell'area vasta cagliaritana. L'intervento prevede inoltre la realizzazione di itinerari turistici, percorsi ciclopeditoni e naturalistici ed il recupero del lungomare attraverso la realizzazione di un parco litoraneo;
- **Ripristino e ottimizzazione delle funzionalità delle opere esistenti;** l'intervento, promosso dalla Provincia di Cagliari, è volto a mettere a fattor comune la gestione della risorsa ambientale della laguna di Santa Gilla, attraverso interventi di manutenzione dei canali, di rimozione di materiali incongrui, manutenzione e pulizia degli argini al fine di garantire l'efficienza funzionale;
- **Valorizzazione delle Saline Contivecchi;** l'intervento, promosso dal Comune di Assemini intende valorizzare la produzione industriale del sale, sostenere l'adozione di soluzioni tecnologiche innovative dei cicli produttivi e la diversificazione della produzione, valorizzare anche dal punto di vista fruitivo il compendio ambientale e produttivo delle saline in collaborazione con altri Comuni interessati;
- **Riqualificazione del sistema ambientale dello Stagno di Capoterra-Saline Contivecchi,** Riguardante più specificamente il settore occidentale del compendio dello Stagno di Cagliari - Laguna di Santa Gilla, visto anche nella prospettiva delle sue relazioni con il sistema montano di Gutturu Mannu.

6.1.2.4 Valorizzazione dei paesaggi agrari

La valorizzazione del paesaggio rurale agricolo tradizionale implica la salvaguardia - o il recupero - delle colture tipiche locali, rispondendo contemporaneamente all'esigenza di fermare il degrado territoriale (dovuto alla presenza di terreni incolti, oltre che ad un reticolo idrografico secondario e di drenaggio spesso trascurato ed inadeguato, alla scarsa manutenzione, alla riduzione della vegetazione, ecc). Questo, nel rispetto delle peculiarità anche culturali dei luoghi, indirizzando il sostegno che la Regione accorda (per esempio, attingendo a fondi comunitari) per il reimpianto di alcune colture tradizionali e per la realizzazione di vetrine promozionali, ottenendo l'ulteriore risultato di favorire lo sviluppo locale, incentivando il senso di appartenenza e rafforzando l'identità collettiva locale.

Tali finalità sono perfettamente coerenti con il Piano paesaggistico regionale, in cui si stabilisce il valore del paesaggio in quanto prodotto culturale, risultato dell'interazione tra l'ambiente e la comunità che lo abita.

In questo senso, non si tratta di vincolare una condizione, ma di incentivare pratiche di salvaguardia attiva che permettano, cioè, di tutelare il patrimonio ambientale e il paesaggio, compreso quello antropizzato derivato dalle attività agricole, mettendo a sistema perizie e saperi tradizionali, le risorse esistenti, con le tecnologie e le competenze contemporanee, contribuendo ad aumentare la qualità della vita e favorendo la crescita economica e sociale del territorio.

Con l'obiettivo di tutelare, sostenere e promuovere coltivazioni e prodotti tipici locali, appartenenti alla tradizione, e di rilanciare il settore produttivo dell'agricoltura, per lungo tempo negletto, usando tecniche che salvaguardino la diversità alimentare, l'ambiente e la qualità, sono selezionate alcune iniziative, come:

- **Mercau Mannu**, o mercato del contadino; spazio di incontro fra consumatori e produttori alimentari, volto all'istituzione di un mercato all'interno delle strutture, già esistenti ed attrezzate, della Fiera di S. Greca a Decimomannu, con cadenza periodica e diretto alla valorizzazione delle produzioni agricole e agroalimentari tipiche del territorio, con particolare riguardo per le produzioni a km zero, biologiche, di eccellenza, DOP/IGP, ecc.
- **P.i.qua.d.r.o.**, Paniere itinerante di qualità del distretto rurale a km zero, diretto alla valorizzazione dei prodotti agroalimentari locali e di qualità della regione del Parteolla, attraverso iniziative promozionali per l'apertura di segmenti di mercato caratterizzati da filiera corta: eventi enogastronomici, seminari di educazione alimentare, piano di comunicazione del progetto, ecc.

Tali iniziative, specie se messe in rete e coordinate, determinano un più ampia diffusione della conoscenza del territorio e dei suoi prodotti, sensibilizzando residenti, turisti e visitatori nei confronti delle risorse e delle produzioni locali. Inoltre, contribuiscono alla salvaguardia, se non al ripristino del paesaggio agrario tradizionale, stimolando il settore produttivo agricolo che, dopo anni di crisi potrebbe trovare nuovo slancio, in particolare per quanto riguarda i prodotti tipici, specie in considerazione dell'interesse crescente per le produzioni di qualità e della tradizione. Nello stesso tempo, i mercati a km zero sono luoghi di incontro dove i produttori locali presentano i loro prodotti direttamente ai consumatori, a prezzi giusti e garantendo metodi di produzione sostenibili per l'ambiente, preservando la cultura alimentare delle comunità locali e contribuendo a difendere la biodiversità.

Un altro gruppo di iniziative individuate è quello relativo alla realizzazione di parchi agricoli e di spazi aperti attrezzati, di filtro tra paesaggi e usi del territorio diversi, che valorizzano l'ambiente agricolo, concorrendo a garantire l'esistenza di un ecosistema equilibrato, in cui le attività agricole convivano con l'ambiente naturale. Mettendo a sistema aree verdi e servizi collettivi, queste zone di transizione riuniscono finalità differenti e complementari: sono spazi destinati alla vita di relazione, allo svago e allo sport, contribuiscono alla diversificazione funzionale e all'incremento dell'offerta di servizi collettivi, potenziano la rete ecologica locale e, nello stesso tempo, sono operazioni di mitigazione e compensazione ambientale che concorrono a sensibilizzare (attraverso la creazione di percorsi e di eventi) la popolazione riguardo alle risorse del territorio. Si tratta, in alcuni casi, di aree che conservano i caratteri tipici del paesaggio agrario extraurbano, in cui incentivare pratiche agricole eco-compatibili e/o inserire funzioni educative e didattiche, anche di interesse turistico, o spazi attrezzati per lo sport, comunque, salvaguardando gli ecosistemi presenti.

È il caso di operazioni quali:

- **Boulevard dei paesaggi**, Piano strategico di riqualificazione ambientale di Assemini, che riguarda le aree agricole peri-urbane, quelle extra-urbane, in cui è possibile prevedere aree a verde attrezzato e sportivo, e quelle aree agricole extra-urbane, con funzione di filtro tra l'ambito fluviale e le aree industriali;
- **Sistema delle aree agricole di frangia** composto, secondo il Piano del verde urbano di Cagliari, dal parco metropolitano della piana di S. Lorenzo e dal parco agricolo di Is Arenas, cerniera tra lo Stagno di Molentargius e il Lungomare Poetto;
- **Valorizzazione dei percorsi e dei prodotti agricoli**, a Quartucciu, interventi di riqualificazione e di organizzazione di spazi aperti collettivi urbani destinati all'aggregazione sociale e al tempo libero, attrezzati anche per la promozione dei prodotti locali.

4.2.3. *Assetto idrogeologico e difesa del suolo*

Appartengono alla presente linea di intervento quelle opere necessarie a mitigare o eliminare del tutto i disagi ed i pericoli causati dalle precipitazioni che nell'ultimo decennio hanno assunto un carattere tropicale per frequenza ed intensità, al punto che con sempre maggior frequenza la Protezione Civile Regionale decreta lo stato di allerta.

Buona parte del territorio della Provincia di Cagliari è ricompreso nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.), redatto ai sensi della legge n. 183/1989 e del decreto-legge n. 180/1998, approvato con decreto del Presidente della Regione Sardegna n. 67 del 10/07/2006, e rientra nel Bacino Flumendosa-Campidano-Cixerri individuato come area a rischio idraulico.

La Direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE ha individuato delle disposizioni comuni a livello europeo per la protezione delle acque superficiali interne, delle acque di transizione, delle acque costiere e sotterranee.

L'obiettivo fondamentale stabilito dalla Direttiva per tutti i corpi idrici è quello di raggiungere o mantenere lo stato "buono" entro il 2015 e, a tal fine, ha individuato nel Piano di Gestione del Distretto Idrografico, lo strumento per la pianificazione, l'attuazione e il monitoraggio delle attività e delle misure necessarie per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di sostenibilità nell'uso delle risorse idriche.

Tale direttiva è stata recepita dallo stato italiano con il Dlgs 152/2006 e successivi decreti di attuazione. La Regione Sardegna ha adottato il Piano di Gestione del distretto idrografico della Sardegna che rappresenta lo strumento operativo attraverso il quale si devono pianificare, attuare e monitorare le misure per la protezione, il risanamento e il miglioramento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e agevolare un utilizzo sostenibile delle risorse idriche e la Provincia di Cagliari, tramite il Piano Urbanistico Provinciale, ha individuato nel "distretto idrografico" l'unità di base all'interno della quale affrontare, con un approccio sistemico, le diverse tematiche relative al dissesto idrogeologico.

Il Distretto idrografico costituisce quindi il quadro territoriale di riferimento per il coordinamento e la coerenza reciproca degli interventi di riduzione dei rischi idrogeologici in atto o potenziali, nell'ottica di una gestione unitaria delle problematiche connesse ai fenomeni alluvionali, all'instabilità dei versanti e all'erosione del suolo e delle coste.

Il rischio idraulico è connesso ad un evento di piena di un corso d'acqua seguito di avverse condizioni meteorologiche. Si intende per esondazione il fenomeno di invasione ed espansione delle acque su vaste aree prodotto da una rottura o un sormonto dell'argine naturale o artificiale, connesso ad un evento di piena di un corso d'acqua. I territori coperti dalle acque sono inondati, mentre il corso d'acqua che esce dal suo letto esonda. Il termine più generale "alluvione" viene invece utilizzato per indicare tutti i danni prodotti da un evento di piena di un corso d'acqua, sia quelli legati all'inondazione di territori sia quelli più propriamente connessi con l'instabilità delle sue sponde, l'erosione accelerata alla testata del bacino e l'instabilità dei versanti.

A seguito di eventi meteorici particolarmente intensi verificatisi soprattutto negli ultimi 10 anni, le precipitazioni hanno causato allagamenti consistenti, con livelli di acqua sulla viabilità tali da provocare il trascinarsi delle automobili parcheggiate e l'allagamento di scantinati e magazzini, dando luogo ad una situazione di pericolo per gli abitanti e causando ingenti danni alle abitazioni ed alle attività commerciali presenti.

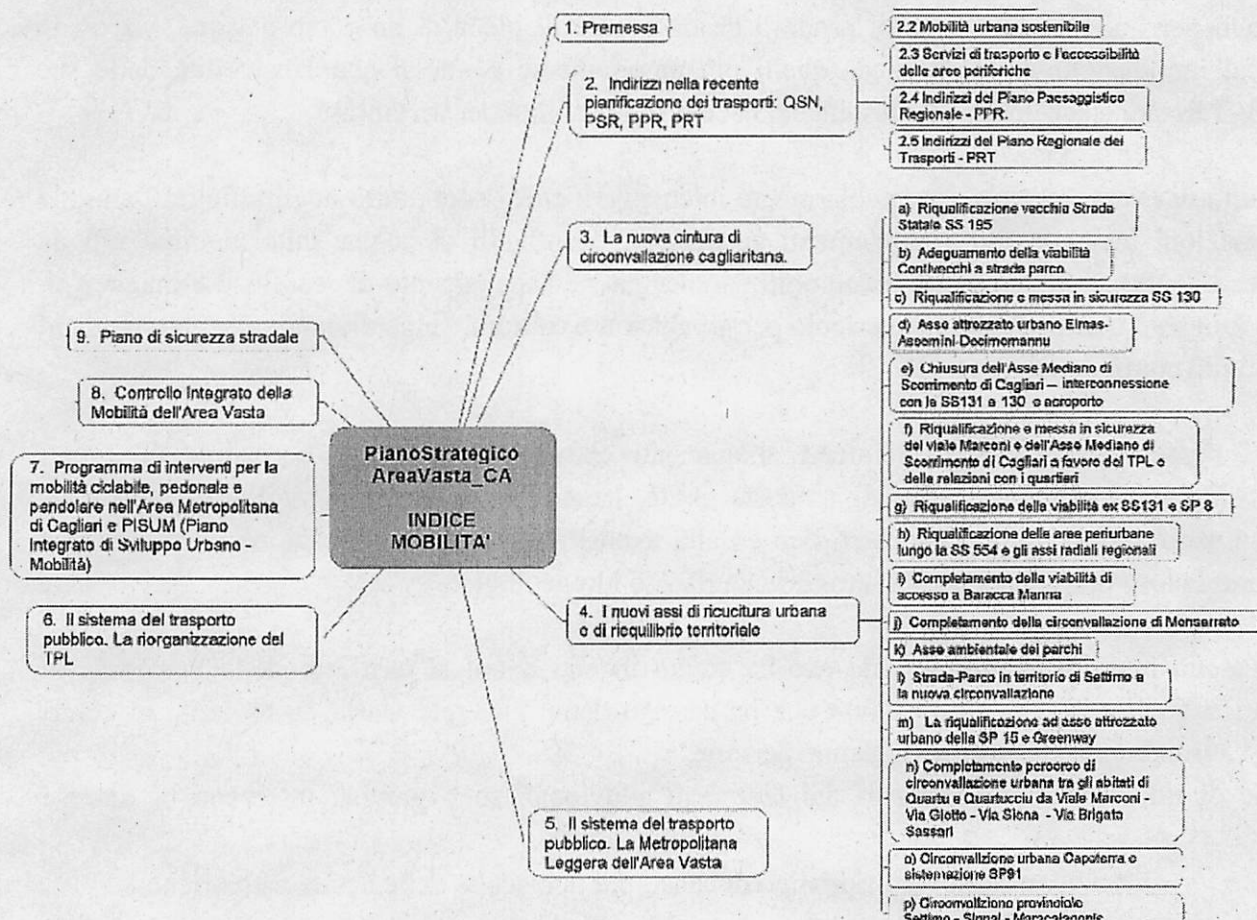
Con il passare degli anni i frequenti allagamenti che si verificano in occasione di eventi meteorologici sfavorevoli, anche di modesta entità, hanno evidenziato la fragilità del territorio anche a seguito dello sviluppo urbanistico e della intensificazione dell'edificazione delle aree che riversano la loro portata nei bacini idrografici a rischio idrogeologico.

Il fenomeno alluvionale più recente che ha creato ingenti danni al territorio della Provincia di Cagliari è quello del 22 ottobre 2008 che ha causato danni alla rete viaria, ferroviaria, ai centri abitati causando anche la morte di alcune persone.

Al fine di ridurre i danni derivanti dai fenomeni alluvionali sono previsti interventi di diversa natura:

- realizzazione ex novo o ripristino di canali per la raccolta delle acque meteoriche;
- applicazione del principio di invarianza idraulica nelle nuove edificazioni;
- realizzazione di vasche di accumulo;
- pulizia di alvei di corsi d'acqua al fine di ripristinare la sezione idraulica;
- monitoraggio costante dei corsi d'acqua al fine di verificarne la corretta funzionalità;
- fruizione in sicurezza di corridoi fluviali (percorsi naturalistici etc.)

4.3. TEMA STRATEGICO 2: MOBILITA'



Premessa

Il documento, volutamente sintetico, deve essere letto in stretto raccordo con il corrispondente allegato. Il maggior dettaglio ed il supporto delle planimetrie presenti in quest'ultimo danno il maggior dettaglio delle politiche integrate di mobilità d'area vasta.

4.3.1. Introduzione

Il sistema dei trasporti e delle relative infrastrutture dell'area vasta di Cagliari è stato oggetto nel tempo di molteplici analisi che hanno portato alla definizione di Piani e Programmi da parte delle varie Amministrazioni. In questa sede vengono ripresi e riportati ad un quadro logico coerente, aggiornato rispetto agli interventi in atto e alle mutate condizioni del contesto e delle dinamiche insediative.

L'Area Vasta di Cagliari continuerà a pagare un grave ritardo nei trasporti e nell'organizzazione della mobilità per il prossimo decennio. La forte esigenza di muoversi si scontra con l'incompiutezza, il ritardo, il rinvio e forte sarà l'impatto della crisi economica nei prossimi anni. Grandi opere hanno avuto un'attenzione quasi esclusiva con una dotazione finanziaria regionale



fortemente squilibrata a discapito di una visione d'insieme incardinata sull'uso del mezzo pubblico, sulla mobilità sostenibile, sulla ciclabilità e la pedonalità.

Spicca su tutte la questione relativa alla Strategia 6 "Infrastrutture e Reti di Servizio" del PAR – FAS 2007/2013 dove dall'analisi degli interventi indicati emerge un profondo divario sia nella distribuzione territoriale delle risorse (meno del 19% su una popolazione insediata nell'Area Vasta di Cagliari di oltre il 35%) sia tra gli obiettivi specifici del PAR e quelli ottenibili con gli interventi selezionati (le parole d'ordine del QCS quali "trasporto pubblico", "coesione sociale", "ambiente" sono state declinate dalle parole "strade", "svincoli", "assi di scorrimento").

Il dato più iniquo e gravemente lesivo delle reali esigenze dei cittadini dell'Area Vasta alla mobilità è dato dalla ripartizione delle risorse nei vari modi di trasporto. Oltre il 90.52% delle risorse interessa collegamenti stradali e solo lo 0.47% sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane, il 3.05% i collegamenti ferroviari, il 3.89% le infrastrutture per il trasporto aereo e l'2.06% quelle destinate al trasporto marittimo.

Questo quadro si scontra con gli indirizzi del Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari approvato in modo unitario dal Forum dei 16 Sindaci. Vale la pena sottolineare come la condivisione e lo spirito cooperativo ha prevalso, permettendo di superare logiche localistiche, a favore di una visione di sistema che individua la Mobilità Sostenibile come il tema più rilevante e prioritario, realizzato attraverso un asse portante di metropolitana Leggera, integrata con parcheggi di scambio, da un trasporto su gomma di adduzione su corsie preferenziali e con tariffazione unica.

Non grandi e nuove infrastrutture stradali ma ultimazione e accelerazione di quelle già avviate, concentrandosi sulla viabilità intercomunale, ricucendo le trame urbanistiche interrotte, le relazioni tra le persone e la possibilità di muoversi con un sistema di metropolitana leggera estesa all'area vasta, integrata con gli altri modi di trasporto.

Queste sono le priorità indicate per la mobilità dal forum dei 16 Sindaci nel corso degli incontri preparatori del 2011.

L'importanza di definire un quadro consolidato di futuri interventi sui trasporti nasce dalla condizione che la loro finanziabilità è data dalla loro inclusione negli strumenti regolamentari di pianificazione settoriale e territoriale e della loro progettazione preliminare.

L'assenza di una strategia complessiva per l'area vasta è tra le principali cause dell'attuale situazione. Il Piano Regionale dei Trasporti, approvato il 21 dicembre 2008, ha posto le basi per uno schema unitario che inizia, solo ora e con fatica, ad essere perseguito nelle scelte della città di Cagliari in accordo con i comuni dell'area vasta.

La mancanza d'intese tra le diverse amministrazioni e voler risolvere le criticità in modo autonomo sono state superate in alcuni importanti Accordi di Programma sottoscritti nel 2008 per la realizzazione di rete di metropolitana leggera dell'area vasta, per la riqualificazione della ss 554 e più recentemente nel luglio 2012 con l'accordo di programma per la mobilità ciclabile.

I risultati di questi accordi sono parte integrante del Piano Strategico Intercomunale e vengono ad esso allegati.



L'analisi del sistema dei trasporti non può prescindere dagli assetti territoriali e delle politiche insediative che ne rappresentano il contesto di riferimento. Molte azioni programmate nel passato non hanno risolto le problematiche e in qualche caso ne hanno acuito la gravità.

Pertanto gli obiettivi assunti alla base dell'attuale ciclo di programmazione comunitaria tendono a reindirizzare le risorse verso uno sviluppo più armonico e sostenibile. Per questo motivo vengono schematicamente illustrati nei primi paragrafi gli obiettivi e le finalità che hanno ispirato l'assetto del sistema infrastrutturale dei trasporti del Piano Strategico Intercomunale. In particolare il Quadro Strategico Nazionale (2007-2013), il Piano di Sviluppo Regionale (2010-2014), Piano Paesaggistico Regionale (2006), Piano Regionale dei Trasporti (2008).

4.3.2. Indirizzi nella recente pianificazione dei trasporti: QSN, PSR, PPR, PRT Quadro Strategico Nazionale, Piano di Sviluppo Regionale, Piano Paesaggistico Regionale, Piano Regionale dei Trasporti.

Il quadro di riferimento in materia di trasporti regionali è dato da Quadro Strategico Nazionale approvato nel 2007 che ha rappresentato lo strumento di indirizzo sulle politiche e sugli obiettivi per il ciclo di programmazione Comunitaria 2007-2013. Da questo è derivato il PSR (Piano di Sviluppo Regionali) nella sua prima definizione per il triennio 2007-2009 e l'attuale documento vigente per il periodo 2010-2014

Al loro interno vengono individuati i seguenti temi cardine in materia di trasporti:

- Reti e collegamenti per la mobilità
- Mobilità urbana sostenibile
- Logistica
- Accessibilità delle aree periferiche
- Integrazioni dei sistemi locali al loro interno e nei confronti delle reti e dei nodi logistici.

6.2.2.1 Sistema logistico

Il primo obiettivo specifico è quello di contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea. La politica regionale deve concentrarsi sul rilancio della logistica per un ricollocamento strategico dei porti e aeroporti e dei servizi a essi connessi, sfruttando il potenziale di crescita insito nei traffici di merci dall'estremo oriente verso l'Europa occidentale.

6.2.2.2 Mobilità urbana sostenibile

Il secondo obiettivo specifico perseguito nella programmazione 2007-2013 è quello di promuovere la mobilità urbana sostenibile, la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali e le sinergie tra i territori e i nodi logistici.

Il miglioramento della rete generale di trasporto può esplicare i suoi effetti solo assicurando adeguate condizioni di servizio ai territori urbani e produttivi.

Occorre quindi ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura di trasporto, in un'ottica di sostenibilità ambientale e di riduzione della congestione e dell'incidentalità, anche attraverso un mix di politiche che indirizzino la domanda verso scelte di mobilità più efficienti e razionali. In questo contesto assume rilievo il tema dell'"ultimo miglio" e, conseguentemente, degli interventi cosiddetti "minori o complementari" ivi compresi quelli finalizzati alla riduzione dell'incidentalità".

6.2.2.3 Servizi di trasporto e l'accessibilità delle aree periferiche

Il terzo obiettivo specifico è quello di migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e favorire l'accessibilità agli insediamenti più periferici con forme di trasporto sostenibili e una più forte attenzione al miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Ciò deve avere come obiettivo di un effettivo riequilibrio modale e sostenere uno sviluppo equilibrato.

6.2.2.4 Indirizzi del Piano Paesaggistico Regionale - PPR.

Molto significativa ai fini delle relazioni e delle analisi territoriali è il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

L'Area Vasta di Cagliari coincide quasi interamente con i 3 ambiti illustrati nella seguente immagine: Ambito1-Golfo di Cagliari, Ambito2-Nora, Ambito27-Golfo Orientale di Cagliari. La differenza più importante è l'assenza dei territori comunali di Sestu, Assemmini e Decimomannu e l'inclusione di Villasimius.

6.2.2.5 Indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti – PRT

Il Piano regionale dei Trasporti affronta in modo globale e sistemico la messa a punto del progetto di "nodo-Regione" che si è concretizzato con la:

- definizione dei corridoi plurimodali, costituiti dalla rete dei collegamenti e del sistema dei nodi di interesse nazionale, mediterranea ed europea;
- definizione della rete a maglie larghe interna al territorio regionale come parte dei corridoi plurimodali di cui sopra;
- definizione della rete di base (infrastrutturale e di servizio) su cui appoggiare i diversi circuiti interni/settoriali di relazione/ integrazione;
- prefigurazione di un assetto insediativo a rete attorno ai principali centri e nodi d'interscambio ed intervallata da vaste porzioni di territorio di particolare pregio ambientale (parchi verdi montani ed azzurri marini) destinate alla qualificazione del tessuto insediativo e produttivo (specie turistico, ambientale e culturale).

Appare evidente come il Piano Regionale dei Trasporti affronta e risolve i differenti aspetti gerarchizzando le reti, ricucendo le relazioni tra le diverse parti del territorio, le funzioni, i differenti caratteri e le vocazioni.

Certamente la struttura della rete viaria appare quella capace di incidere in modo molto forte breve e medio periodo ma la vera prospettiva è quella di un sistema di trasporto pubblico in tutta l'area vasta che veda una rete di metropolitana leggera quale asse portante, fortemente integrata e interagente con i servizi su gomma e le altre modalità di trasporto.

4.3.3. La nuova cintura di circonvallazione cagliaritana.

Dallo schema di assetto territoriale, dalle esigenze di collegamento tra le parti estreme del territorio dell'area vasta e il resto del territorio regionale ha reso necessario individuare un nuovo corridoio di circonvallazione che al contempo asseconi gli obiettivi territoriali e di riequilibrio illustrati in precedenza.

Nasce in questo modo un itinerario di oltre 50 km che parte da Pula e arriva a Terra Mala in comune di Quartu.

Per chiarezza espositiva il territorio attraversato è stato distinto in 4 settori.

Nel primo settore compreso tra Pula e l'area industriale di Machiareddu è in corso di realizzazione la nuova strada SS 195 a 4 corsie tipo B CNR. Essa è completamente in variante rispetto all'attuale SS 195 e si inserisce a monte degli insediamenti costieri di Capoterra, Sarroch, Villa San Pietro e Pula.

Nel secondo settore compreso tra Macchiareddu e Sestu la viabilità già esistente non presenta particolari problemi ma necessità di un adeguamento normativo sia come sezione trasversale sia come tipologia. Partendo da sud l'adeguamento a standard tipo B della dorsale consortile CACIP consentirà di proiettare il traffico di lunga percorrenza, specie quello pesante, verso le direttrici regionali della SS 131 e SS 130. In prossimità dell'abitato di Uta la dorsale CACIP si innesta sulla pedemontana SP 2 attualmente a 2 corsie. Per questa si impone il suo adeguamento a sagoma tipo B a 4 corsie sino all'intersezione con la SS 131 presso lo svincolo di Sestu. Da qui la viabilità risulta già adeguata e non sono previsti nel medio termine ulteriori implementazioni. Queste saranno necessarie sulla SS 131 dir che connette la SS 131 con lo svincolo a quadrifoglio sulla SS 554. In questo caso sarà necessario l'adeguamento della sezione attualmente classificabile come tipo A modificato delle vecchie norme CNR.

Nel terzo settore, la riqualificazione della SS 554 a strada tipo D, è l'intervento più rilevante di tutta l'area vasta e che permetterà una volta attuato il superamento di numerose criticità.

Nel luglio 2008 la RAS Ass. LLPP ha sottoscritto con i comuni di Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, la Provincia di Cagliari e Anas S.P.A. un Accordo di Programma per la riqualificazione della strada e per l'eliminazione delle intersezioni semaforizzate. Nel dicembre 2011 anche il comune di Cagliari ha aderito all'Accordo. Il Progetto prevede due fasi. La prima vede la realizzazione di svincoli e sovrappassi al fine di eliminare gli attuali semafori.

l'adeguamento della sede della SS 554 in corrispondenza degli svincoli, nonché una complessa rete di raccordi con la viabilità locale e strade complanari all'asse principale, al servizio delle numerose attività produttive e commerciali presenti ai lati. Questa fase ha visto la predisposizione di progetto preliminare approvato e dotato di parziale copertura finanziaria. Nella seconda fase è previsto l'adeguamento della sezione corrente. La sezione stradale di progetto è quella di strada Tipo D "Urbana di Scorrimento" secondo il DM 5.11.2001. La scelta di tale tipologia è ineluttabile nel territorio fortemente antropizzato e ha permesso di limitare gli impatti sull'assetto ormai consolidato della struttura insediativa, nonché il raccordo capillare della strada con la viabilità locale.

Infine, per quanto riguarda il settore quarto, sono in corso di esecuzione importanti interventi per la saldatura della SS125 e la Nuova Circonvallazione Esterna di Cagliari. A partire dallo svincolo sulla SS 554 di Quartucciu la nuova direttrice di circonvallazione ripercorre il tratto di SS 125 che aggira il bacino del Simbirizzi. In quest'area è necessaria la progettazione dell'intervento comprensivo dell'intersezione a livelli sfalsati con la strada provinciale per Maracalagonis. Questo intervento si riconnette allo svincolo in località Ganni attualmente in costruzione da parte dell'ANAS e che si prevede aperto entro il 2012.

L'intervento più importante è rappresentato dal lotto di nuova SS 125 che partendo dalla Nuova Circonvallazione Esterna di Cagliari in località Terra Mala si salda con il lotto recentemente aperto al traffico e che conduce verso la costa sud-orientale verso Villasimius e poi a nord sino a Tortolì.

4.3.4. I nuovi assi di ricucitura urbana e di riequilibrio territoriale

- a) Riqualficazione vecchia Strada Statale SS 195 e suo adeguamento ad asse urbano del tratto tra Sarroch, Villa San Pietro e Pula.
- b) Adeguamento della viabilità Contivecchi a strada parco.
- c) Riqualficazione e messa in sicurezza SS 130.
- d) Asse attrezzato urbano Elmas- Assemini-Decimomannu
- e) Chiusura dell'Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari – interconnessione con le SS 131 e 130 e Aeroporto
- f) Riqualficazione e messa in sicurezza del viale Marconi e dell'Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari a favore del TPL e delle relazioni con i quartieri
- g) Riqualficazione della viabilità ex SS131 e SP 8 (Elmas-Sestu-Policlinico)
- h) Riqualficazione delle aree periurbane lungo la SS 554 e gli assi radiali regionali
- i) Completamento della viabilità di accesso a Baracca Manna
- j) Completamento della circonvallazione di Monserrato
- k) Asse ambientale dei parchi
- l) Strada-Parco in territorio di Settimo e la nuova circonvallazione

- m) La riqualificazione ad asse attrezzato urbano della SP 15 e Greenway
- n) Completamento percorso di circonvallazione urbana tra gli abitati di Quartu e Quartucciu da Viale Marconi – Via Giotto – Via Siena - Via Brigata Sassari
- o) Circonvallazione urbana Capoterra e sistema SP 91
- p) Circonvallazione provinciale Settimo S.P.- Sinnai-Maracalagonis

4.3.5. *Il sistema del trasporto pubblico. La Metropolitana Leggera dell'Area Vasta*

La **priorità** dell'intero sistema dei trasporti viene assegnata alla realizzazione di una **Metropolitana di Superficie di Area Vasta**, quale asse portante, sulla **riorganizzazione del sistema di trasporti gommato** che dovrà assumere funzioni di adduzione e redistribuzione, all'interno del progetto complessivo di **integrazione modale e tariffaria**.

Nell'area vasta di Cagliari è presente una linea di metropolitana leggera di circa 6,8 km che collega piazza Repubblica con Monserrato (capolinea Gottardo), ed è in corso l'estensione della linea da Gottardo al Policlinico – Cittadella Universitaria. Come pure è in fase di aggiudicazione l'appalto di lavori che consentirà di estendere il servizio (oggi solo ferroviario) da Gottardo a Settimo San Pietro, con un sistema "tram-treno". Queste prime realizzazioni, che al momento hanno interessato quartieri e ambiti non centrali della Città, nascono dalla necessità di sviluppare un sistema integrato di trasporto collettivo, multimodale, ed in grado di alleviare i seri problemi di congestione del traffico, per lo più derivanti dal ruolo di Cagliari come attrattore di domanda e che sia estesa a tutta l'Area Vasta.

La forte pressione di mobilità dall'esterno è rivolta verso il centro del capoluogo regionale, dove si concentrano molti dei servizi dell'area e dell'intero territorio sardo ma il decentramento di molte funzioni di rango, le specializzazioni produttive, commerciali e insediative della prima e seconda cintura rendono quanto mai necessario la definizione di una rete complessive che colleghi tali aree.

La sua assenza e una viabilità mai gerarchizzata e con numerose criticità provoca elevati livelli di traffico con conseguenti problemi per la viabilità e per i residenti, inquinamento acustico ed atmosferico, degrado urbano generato dalle centinaia di migliaia di veicoli che transitano e sostano nelle città in tutti i possibili spazi, compromettendone le qualità architettoniche e la sua fruibilità.

Le proiezioni future indicano l'aumento della popolazione nei comuni limitrofi, a discapito del capoluogo, che – salvo una diversa pianificazione urbanistica - si consoliderà sempre di più come centro erogatore di servizi. In questo contesto si è concretizzata l'esigenza di interventi tesi a potenziare i modi di trasporto alternativi al mezzo privato, garantendo il necessario collegamento tra il centro di Cagliari e gli insediamenti esterni e tra questi. In particolare, l'obiettivo della metropolitana di superficie è quello di fornire un'alternativa valida soprattutto per gli spostamenti sistematici (lavoro, studio), senza però trascurare la sua potenzialità anche per le altre necessità di spostamento. Il sistema complessivo da cui la linea in esercizio ha preso spunto è essenzialmente costituito da due anelli (est e ovest).

In particolare, l'anello ovest si sviluppa – in gran parte - all'interno della città di Cagliari e comprende diverse tratte. Più volte la Regione Sardegna, il Comune di Cagliari e quelli dell'area vasta hanno sottoscritto Accordi di programma per la realizzazione di un sistema di metropolitana di superficie; Accordi rimasti inattuati sino ad oggi fatta eccezione delle due tratte succitate in corso di realizzazione.

Di particolare rilevanza è l'Accordo di Programma tra Regione Autonoma Della Sardegna Provincia di Cagliari e i Comuni di Cagliari, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai per il **"Progetto preliminare di un sistema di metropolitana di superficie nell'area vasta di Cagliari"** che viene assunto dal Piano Strategico Intercomunale, implementato con alcune tratte che riguardano per Cagliari il tronco Repubblica – Matteotti e la sua estensione verso il Poetto, per Capoterra, Sarroch, Villa San Pietro e Pula lo studio di un potenziale ramo al servizio degli insediamenti sul corridoio attraversato dalla SS 195 (Asse Costiero Occidentale).

In particolare l'APQ sottoscritto il 23 maggio 2008 ha visto una forte interrelazione con il progetto di sistemazione della SS 554 e prevede l'estensione della rete metropolitana di superficie attraverso la realizzazione delle seguenti linee:

1. LINEA VERDE (8,2 km e 15 fermate), che collega Quartu (Pitz'e Serra) con Cagliari (Via Vesalio).
2. LINEA MARRONE (2 km e 6 fermate), che collega la Linea Blu (fermata Quadrifoglio) con la fermata Cornalias-Brotzu.
3. LINEA AZZURRA (7,6 km e 12 fermate), che collega il Policlinico universitario con il Quadrifoglio e l'aeroporto di Cagliari-Elmas. La maggior parte del tracciato si sviluppa lungo lo sterrato parallelo alla SS 554: attraversa la zona di Su Stangioni, fiancheggia gli edifici dell'Intendenza di Finanza e della Motorizzazione quindi costeggia la zona industriale di Elmas, lungo la SS 391 ed arriva all'aeroporto.
4. LINEA SELARGIUS (2,5 km e 5 fermate), che collega la stazione Gottardo, tramite Linea celeste per Settimo San Pietro, con la Linea verde diretta a Cagliari e si sviluppa, lungo l'area disponibile, sul canale esistente sino ad incontrare la Linea celeste.
5. LINEA QUARTUCCIU (1,3 km e 4 fermate), che collega il centro di Quartucciu con la Linea verde per Cagliari, innestandosi sulla fermata del centro commerciale Le Vele, per svilupparsi lungo la Via Delle Serre sino alla Vie Pertini e Mogoro.
6. LINEA GIALLA (4,8 km e 7 fermate), che collega la linea blu con il Comune di Sestu attraverso la piana di San Lorenzo e, nel tratto in ingresso a Sestu, collega le nuove zone di espansione del Comune (quartieri Dedalo ed Ateneo) con il proprio centro.
7. LINEA CELESTE (5,5 km e 3 fermate), che collega la Linea rossa (Gottardo) con la stazione di Settimo San Pietro e da qui si dirama fino al comune di Sinnai. L'intervento prevede l'elettrificazione del tracciato esistente e la realizzazione della linea da Settimo San Pietro a Sinnai, attraverso un percorso da concordare tra i due comuni.

8. LINEA POETTO (4,5 km e 10 fermate), che collega la Linea a Quartu Sant'Elena verde all'altezza dell'incrocio di Via San Benedetto con Viale Colombo con il litorale del Poetto di Quartu Sant'Elena sino a ricollegarsi con la stessa Linea verde all'altezza della Via Fiume e prosecuzione sino al Margine Rosso.

Nel febbraio 2011 la Regione Sardegna ha completato lo "Studio di Fattibilità di un Servizio di Metropolitana Leggera su Area Vasta di Cagliari" che indica come tratta con la migliore efficienza tecnico-economica la tratta Repubblica-Matteotti.

Nel corso del 2011 l'urgenza di accelerare la realizzazione della metropolitana leggera è stato posto al centro della discussione del Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari. Le linee guida votate all'unanimità il 25 ottobre 2011 da tutti i 16 Sindaci dell'Area Vasta hanno posto come prima priorità il completamento del disegno di rete di metropolitana di superficie e la sua integrazione con la rete stradale attraverso parcheggi di scambio.

Dai documenti e dalle analisi trasportistiche come la tratta Repubblica – Matteotti sia l'elemento strategico invariante di integrazione tra le molteplici reti e terminal trasportistici della Piazza Matteotti con la linea 1 che si attesta attualmente in piazza Repubblica.

Il progetto in corso di elaborazione è stato sviluppato tenendo conto della estensioni future verso Su Planu e Sant'Avendrace e dell'ipotesi di estensione fino al Poetto attraverso Sant'Elia.

Sotto il profilo del trasporto su ferro molto interesse riveste il collegamento ferroviario RFI tra la stazione di Piazza Repubblica e l'aeroporto e che in meno di 5 minuti collegherà Piazza Matteotti con lo scalo, il più rapido di tutte le città europee: praticamente un lembo dell'aeroporto dentro Cagliari. Non solo flussi turistici in ingresso a Cagliari ma la possibilità per tutta la città di arrivare in aeroporto senza auto.

L'aeroporto di Cagliari ha raggiunto i 3.7 milioni di passeggeri nel 2011. La crescita ormai consolidata dal 2006 ha coinciso con l'apertura della nuova aerostazione e ha visto l'avvento dei voli low cost che hanno raggiunto oltre il 35% del traffico complessivo. Un dato che emerge dall'analisi origine/destinazione del traffico passeggeri è che Cagliari è solo in modo marginale luogo di destinazione finale dei flussi turistici e che le soste avvengono solo per brevi periodi. È dunque importante favorire i collegamenti tra la città i centri dell'area vasta e il suo scalo. Anche per questo motivo assume importanza strategica il collegamento Repubblica-Matteotti. L'attivazione del servizio metropolitano di RFI sullo scalo deve essere vista in funzione di un servizio cadenzato e di buona frequenza esteso anche per i comuni di Elmas, Assemini e Decimo in connessione con i parcheggi di scambio dell'area vasta.

4.3.6. Il sistema del trasporto pubblico. La riorganizzazione del TPL

La futura architettura del TPL viene concepita assegnando la funzione di asse portante al sistema di metropolitana leggera MetroCagliari estesa ai tutti comuni dell'area vasta. I servizi su gomma vengono riorganizzati con funzioni di adduzione e redistribuzione a partire dai nodi di interscambio e dalle fermate del sistema su ferro. Tale prospettiva di medio – lungo periodo si scontra con la

limitatezza di risorse e con un quadro normativo per la liberalizzazione dei servizi in continuo divenire.

La proposta ha per obiettivo definizione di uno schema di larga massima per la strutturazione della rete dei servizi automobilistici extraurbani nell'area di continuità urbana di Cagliari e dovrà essere rivisitata in funzione della realizzazione della rete di Metropolitana Leggera dell'area vasta.

Il Piano della Provincia è stato redatto nell'ambito del processo di revisione degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico locale iniziato ai seguito della riforma nazionale del settore imposta dal D.Lgs.422/97 (decreto attuativo della legge 59/97 nota come "Legge Bassanini"), recepito dalla Regione Sardegna con la L.R. 21/2005 "disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna". Il processo di riforma del TPL ha il suo traguardo finale nell'apertura del mercato alla concorrenza mediante gara e successivi contratti di servizio, stipulati sulla base di una corrispondenza diretta tra un pacchetto di servizi e risorse finanziarie certe, superando il sistema delle concessioni per l'affidamento dei servizi di trasporto. Attualmente ci si trova ancora in una fase intermedia di tale processo che si sta più recentemente orientando verso la separazione gestione delle infrastrutture dai servizi.

Negli ultimi anni la domanda complessiva di trasporto, in ambito sia urbano che metropolitano, è aumentata in maniera rilevante, modificando le sue caratteristiche spaziali e temporali: non solo è in aumento il numero di spostamenti, ma anche le distanze percorse e i tempi di viaggio.

Nell'area cagliaritana è in atto un tipico fenomeno di "disurbanizzazione" in cui Cagliari conserva il ruolo di centro dell'economia locale, mentre la popolazione tende a spostare la propria residenza nei comuni limitrofi. Conseguentemente, la funzione attrattiva esercitata dal capoluogo sottopone l'area vasta cagliaritana ad una domanda di mobilità prevalentemente derivante dagli spostamenti pendolari, che hanno come motivazione il raggiungimento del luogo abituale di lavoro o di studio.

I movimenti pendolari verso Cagliari provenienti dai comuni esterni si concentrano su una maglia principale con schema radiale verso il centro cittadino, mentre i soli assi trasversali sono rappresentati dalla SS 554 (che ha origine in corrispondenza della SP 17 e si collega con l'asse litoraneo e attraverso quest'ultimo alla SS 195) e dall'asse mediano di scorrimento (che serve principalmente il versante orientale della città senza peraltro chiudere il collegamento con il versante occidentale).

L'offerta di Trasporto pubblico è garantita da differenti aziende che per ragioni storiche si ritrovano oggi ad operare spesso in regime di concorrenza, con evidenti sovrapposizioni dei vettori nelle stesse fasce orarie. Tra le principali criticità del Trasporto Pubblico Locale, dovute prevalentemente alla mancanza di un progetto di sistema, si evidenziano:

- scarsa integrazione fisica e funzionale: gli utenti che viaggiano con vettori diversi non trovano coincidenze utili
- assenza di integrazione tariffaria: chi viaggia con più vettori deve acquistare più titoli di viaggio, con conseguente disincentivo all'uso del mezzo collettivo
- carenza di nodi di interscambio

- scarsi collegamenti trasversali ad esclusione dell'area conurbata di Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu e Quartu Sant'Elena
- sovrapposizione dei servizi: tali inefficienze potrebbero essere reinvestite ad esempio in servizi aggiuntivi su altre direttrici
- basse velocità commerciali
- scarso comfort alle fermate
- offerta rigida: difficoltà di variare percorsi e orari che, seppur inefficienti, si sono consolidati nel tempo

Attualmente le linee portanti, caratterizzate da un'offerta piuttosto rigida sia sul fronte del percorso che dell'orario, non garantiscono l'accessibilità a rilevanti aree della rete a meno di un interscambio, che non essendo mai stato pianificato, è soggetto alla possibilità di lunghe attese e alla difficoltà di reperire i diversi titoli di viaggio.

Per definizione, i servizi minimi devono garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità per lavoro e studio, l'accessibilità ai servizi socio-sanitari ed amministrativi, e supportare le politiche di contenimento della congestione e dell'inquinamento. Contemporaneamente, dal punto di vista operativo, devono assicurare l'integrazione tra le reti di trasporto e consentire al gestore il raggiungimento dell'obiettivo del 35% del rapporto ricavi/costi al netto dei contributi del Contratto di Servizio.

Pertanto la nuova rete di trasporto d'area deve essere tale da:

- garantire un servizio minimo efficiente per soddisfare le esigenze di mobilità di quella fascia di utilizzatori abituali, che per diverse ragioni (economiche, di età, ecc.) necessita del servizio di trasporto pubblico per poter esercitare il proprio diritto a lavorare, studiare, curarsi, ecc.
- aumentare l'attrattività del trasporto pubblico nei confronti di utenti occasionali che devono essere incentivati all'uso del mezzo pubblico proponendo un'offerta di TPL e di servizi accessori in grado di emulare, entro certi limiti, la copertura spazio-temporale delle esigenze di mobilità e la facilità d'uso proprie dell'auto privata.

Per l'individuazione dei servizi minimi di area vasta e la definizione dello schema di rete sarà necessario adottare due linee strategiche fondamentali:

- la razionalizzazione dei servizi a livello complessivo
- la definizione di una rete gerarchizzata per individuare i diversi livelli del servizio (ad es. linee portanti, secondarie, complementari)

Sulla base delle risultanze delle valutazioni modellistiche il Piano proposto dalla Provincia ha individuato una strutturazione della rete dei servizi minimi, che contiene la struttura gerarchizzata dei collegamenti e i relativi livelli di offerta, i criteri per l'organizzazione dell'integrazione, dell'intermodalità e dell'interscambio (ai nodi principali e in linea).

Lo scenario prescelto, denominato "Corridoi", nasce dalla necessità di dare un assetto razionale alla rete di trasporto pubblico su gomma, limitando l'eccesso di percorrenze interne all'area densa di Cagliari e comuni conurbati concentrando i passaggi delle linee suburbane su assi opportunamente adeguati al fabbisogno della mobilità collettiva.

L'assetto proposto risolve le criticità della rete attuale in cui le linee hanno corse che compiono differenti percorsi, generando sovrapposizioni nocive con il trasporto urbano e introducendo confusione per l'utenza. L'idea alla base del progetto è quella di mantenere l'accesso diretto all'area centrale di Cagliari (puntualizzabile presso piazza Matteotti, terminal storico e naturale delle autolinee, della ferrovia e dei collegamenti marittimi) facendovi convergere le linee di "media percorrenza" lungo corridoi di penetrazione protetti con fermate distanziate e corse veloci capaci di favorire l'accessibilità diretta all'area centrale del capoluogo ma anche rapidità di collegamenti tra i comuni dell'area di studio.

Sugli stessi assi transiteranno le linee urbane che avranno compito di distribuzione urbana in relazione con la linea di metropolitana di superficie. Lungo gli assi di penetrazione si prevede di realizzare, attraverso la riorganizzazione di orari e percorsi dei collegamenti attuali, un servizio tendenzialmente cadenzato (con frequenze differenziate in funzione della domanda complessivamente interessata), con orari regolari facilmente memorizzabili da parte dell'utenza da/per tutte le località dell'area suburbana. I principali vantaggi dello scenario sono:

- Collegamento diretto con l'area urbana centrale di Cagliari, in particolare per i comuni nell'area nord-orientale;
- Attenuazione della conflittualità gomma-ferro sull'asse Decimo-Centro di Cagliari grazie al potenziamento della ferrovia e leggera modifica dell'autolinea;
- Garantire una forte continuità con l'assetto esistente, consentendo il mantenimento delle abitudini degli utenti già abituati all'uso del trasporto collettivo;
- Non si espone la rete urbana a rischi di sovraccarico conseguenti alla concentrazione nel tempo e nello spazio di utenza proveniente dall'extraurbano.
- La proposta della Provincia coglie molti aspetti e sono condivisibili alcune scelte di fondo quali:
 - l'analisi degli scenari di riferimento - sono stati studiati differenti scenari, orbitale, corridoi, etc. La scelta sullo scenario dei corridoi, dove si privilegiano delle direttrici di qualità e corsie preferenziali e senz'altro positiva;
 - infrastrutture e centri d'interscambio: lo studio mette in evidenza la necessità di creare centri d'interscambio ed infrastrutture di fermata finalizzate al miglioramento dell'attesa. Questo aspetto è certamente positivo anche se presuppone un recepimento da parte delle amministrazioni per realizzare tali infrastrutture e di adeguare l'organizzazione viaria interna alle città;

- o l'introduzione dei servizi a chiamata nelle zone a domanda debole. Questo tipo di servizio può essere svolto dove non e' conveniente progettare una normale linea come nel caso di un tessuto residenziale diffuso o in aree industriali).

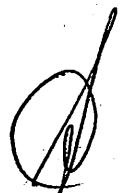
Tuttavia come emerso nel corso delle Conferenze dei Servizi nella predisposizione delle successive fasi progettuali sarà necessario:

- sviluppare le interrelazioni sistemiche con la rete di metropolitana leggera anche in funzione delle varie fasi di avanzamento
- definire tempi e risorse necessarie per sostenere il piano dei servizi minimi e la loro distribuzione su ferro e quanto su gomma.;
- determinare gli standard minimi d'offerta, in termini di vett.km /abitante all'anno, di tempi di attesa massimi accettabili e tempi di spostamento massimi in funzione della distanza dai centri di attrazione (ospedali, servizi pubblici in generale).
- È necessaria una gerarchizzazione dei vettori ed una definizione del bacino interessato al fine di non limitare l'efficacia del piano e non eliminare le attuali criticità e dicotomie (CTM, ARST). Il vettore d'ambito extraurbano si confonde e si sovrappone con chi opera in ambito urbano.
- Sviluppare aspetti di dettaglio e di organizzazione complessiva.

Come risulta evidente si impone la predisposizione del progetto definitivo/esecutivo al fine di affrontare le suddette criticità. Inoltre sarà necessario disegnare il complessivo sistema di integrazione infrastrutturale quale la riorganizzazione del nodo di Piazza Matteotti/Autostazione, la trasformazione di fermate esistenti in nodi di scambio ferro-gomma, con realizzazione aree di sosta, pensiline e servizi al pubblico (informazioni, biglietteria); realizzazione di nuove fermate, o aree di fermata, di corrispondenza gomma-gomma di dimensioni adeguate alla sosta contemporanea di più bus e dotate di pensiline, emettitrice automatica di titoli di viaggio, informazioni al pubblico; sistemazione delle fermate esistenti con pensiline munite di informazioni, anche in tempo reale, sul servizio e miglioramento di indicazioni e percorsi interni al nodo di interscambio; miglioramento del comfort alle fermate esistenti.

Pertanto azioni prioritarie e propedeutiche saranno:

- La predisposizione di un Piano esecutivo di riassetto complessivo delle linee
- La predisposizione di un Piano di Integrazione modale estesa a tutta l'area vasta
- L'integrazione tariffaria
- L'integrazione delle informazioni e l'armonizzazioni dei sistemi



4.3.7. Programma di interventi per la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari e PISUM (Piano Integrato di Sviluppo Urbano – Mobilità)

Nel mese di luglio 2012 la Regione Sardegna, i 16 comuni dell'Area Vasta di Cagliari, la Provincia di Cagliari, l'Ente Parco di Molentargius-Saline e l'Autorità Portuale di Cagliari hanno sottoscritto un complesso Accordo per un "Programma Integrato per lo Sviluppo Urbano e la Mobilità Ciclabile, Pedonale e Pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari".

L'accordo prevede due fasi di attuazione il cui fabbisogno è pari a circa 6 M€ per la fase I e circa 11.5 M€ per la fase II.

L'obiettivo è quello di privilegiare da subito i progetti cantierabili in un processo di sviluppo sostenibile dell'Area Metropolitana di Cagliari, mirando in particolare alla rapida messa in opera di un primo pacchetto di interventi tesi a favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile, pedonale e pendolare, in tutte le realtà dell'Area.

Tali interventi dovranno realizzarsi in tutta coerenza con le indicazioni della Pianificazione Strategica comunale ed intercomunale. A tal fine, onde consentire la migliore integrazione programmatica è incorso di predisposizione un documento di sintesi volto a ricondurre entro una visione unitaria la generalità degli interventi previsti o in corso di attuazione nell'ambito dell'Area Metropolitana, individuandone punti di forza e di criticità, nonché le ulteriori priorità di intervento, da porre a base anche del ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020.

In particolare:

- per ciò che attiene la rete del Trasporto Pubblico i soggetti sottoscrittori concordato sulla necessità di dare attuazione all'Accordo di Programma per la realizzazione di una rete di metropolitana leggera siglato in data 23-5-2008, ricomprendendovi sin d'ora, la connessione Piazza Repubblica – Piazza Matteotti, quale intervento prioritario necessario alla integrazione con le reti FS, ARST e CTM, verificando altresì la possibilità di velocizzare le percorrenze dei bus tramite nuove corsie preferenziali e/o sistemi di preferenziamento semaforico, nonché le opportunità di integrazione con il sistema della mobilità ciclabile;
- per ciò che attiene l'adeguamento della rete stradale i soggetti sottoscrittori, in coerenza con gli indirizzi di cui ai commi 1, 2, dell'art. 10 della Legge n°366/98, si impegnano a individuare azioni rivolte all'incremento della sicurezza ed alla riduzione delle condizioni di congestione, in particolare attraverso un programma di straordinaria manutenzione della rete, mirato a rimuovere condizioni di grave insufficienza per l'assenza di corsie preferenziali, la mancanza di protezione per la mobilità ciclistica, l'insufficienza o l'assenza degli attraversamenti ciclabili e pedonali;
- per quanto riguarda la valorizzazione e la fruizione sostenibile degli Attrattori e delle Emergenze paesistiche, naturalistiche, archeologiche diffuse in tutti i comuni nella Area Metropolitana, emerge la necessità di individuare, anche in vista del nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020, un progetto condiviso di gestione e promozione del vasto patrimonio naturalistico-ambientale (dal Parco Naturale Molentargius-Saline al Sistema dei Colli ai sistemi lagunari del Santa Gilla, del Simbirizzi, di Pula; Emergenze

archeologiche quali Tuvixeddu, o la città romana di Nora, al sistema di aree Forestali e zone SIC: Parco del Sulcis, Gutturu Mannu, Monti di Sinnai e Dolianova, Parco dei Sette Fratelli, etc.) e di un litorale costiero che a tutt'oggi presenta vaste aree poco utilizzate, evidenti opportunità di sviluppo che possono accrescere in maniera significativa la capacità di proporsi sul mercato dell'offerta turistica e culturale europea.

A tal fine i soggetti sottoscrittori, si sono impegnati impegnano a completare, entro il mese di settembre 2012, la predisposizione del Piano Strategico Comunale e Intercomunale dell'Area Metropolitana di Cagliari e del documento di sintesi coerente con le linee guida e gli indirizzi delineati dalla Pianificazione Strategica comunale ed intercomunale, denominato "Piano Integrato di Sviluppo Urbano e Metropolitano dell'Area Metropolitana di Cagliari".

L'Autorità di Gestione del PO FESR 2007-2013 supporterà gli EE.LL. nella predisposizione del PISUM, mettendo a disposizione la propria assistenza tecnica anche al fine di individuare le operazioni e gli interventi complessi coerenti con il PO FESR 2007-2013, valutando l'ammissibilità delle differenti tipologie di spesa, la più puntuale definizione delle proposte, l'approfondimento di nessi e sinergie con programmazioni sovraordinate, l'attuazione delle operazioni ammesse/ammissibili a finanziamento, con assistenza su aspetti tecnico-amministrativi e procedurali.

I soggetti sottoscrittori procederanno pertanto alla ricognizione ed alla verifica del quadro operativo di ulteriori interventi, da inserire all'interno del PISUM, riconducibili alle finalità del presente Accordo, ricomprendendovi in particolare iniziative in corso di attuazione già finanziate dal PO FESR 2007-2013 ovvero dal Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), ed ulteriori priorità di intervento, da porre a base del ciclo di programmazione comunitaria attuale e di quello 2014-2020.

Per quanto riguarda lo specifico Programma di interventi per la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area Metropolitana di Cagliari esso è finalizzato a porre in sicurezza e promuovere l'utilizzo della bicicletta - e più in generale dei ciclovicoli - nel contesto metropolitano di Cagliari, favorendo altresì gli spostamenti pedonali, l'utilizzo dei trasporti pubblici, e l'intermodalità bici/auto/bus/treno/metrò. Per il conseguimento di tale obiettivo sono stati ritenuti prioritari le seguenti tipologie d'intervento:

1. messa a sistema dei percorsi ciclabili esistenti, assegnando priorità alle nuove tratte che uniscono segmenti di rete ciclabile già attivi, anche attraverso la realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e pedonali, favorendo la mobilità intercomunale e la fruizione dei siti di maggior richiamo paesistico (litorale costiero, aree parco, spazi verdi urbani, punti panoramici, etc.);
2. aumento della facilità d'uso della bicicletta attraverso la diffusione di stazioni di "bike sharing" diffuse sull'intera area urbana, nelle principali stazioni, in corrispondenza dei principali punti di origine/destinazione dell'utenza;
3. realizzazione nel centro urbano di corsie dedicate, funzionalmente connesse alla rete del "bike sharing";

4. predisposizione di strutture e spazi dedicati alla custodia, al parcheggio, alla manutenzione della bici presso scuole ed uffici, in particolare nell'ambito degli spazi già dedicati a parcheggio, con priorità per le aree di stazione e/o interscambio coi mezzi pubblici;
5. sottoscrizione di intese e forme di collaborazione, di concerto con l'Assessorato Regionale dei Trasporti e con le Aziende del Trasporto Pubblico, mirate a favorire l'integrazione tra trasporto pubblico e mobilità ciclabile, consentendo, ove possibile (treno, metropolitana leggera), il trasporto delle stesse biciclette;
6. realizzazione di conferenze, manifestazioni ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto e fruizione del territorio, coinvolgendo in particolare le scuole, le associazioni e gli enti preposti al turismo.

4.3.8. *Controllo Integrato della Mobilità dell'Area Vasta*

Nel 2003 le Amministrazioni Comunali di Cagliari, Quartu S. Elena, Assemini, Decimomannu, Elmas, Monserrato, Quartucciu e Selargius e il CTM condividendo la necessità di individuare un'adeguata e comune politica di gestione per raggiungere un coordinamento del trasporto pubblico e privato, anche sfruttando strumenti telematici che consentano di contenere e prevenire le criticità locali e a livello di area vasta, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la realizzazione del progetto "Sistema Integrato della piattaforma telematica di ausilio alla mobilità nei centri dell'area vasta di Cagliari 2° intervento".

Il progetto è stato finanziato dalla RAS Assessorato dei Trasporti del POR 2003-2006 Asse VI-Misura 6.2 al consorzio costituito dal CTM e dai suddetti comuni denominato "ITS Area Vasta".

A partire dalla Centrale della Mobilità del Comune di Cagliari, gestita dal CTM è stato sviluppato un progetto di implementazione del sistema di infomobilità a tutto il territorio dei comuni facenti parte di ITS. Essi rappresentano la prima cintura di conurbazione cagliaritana servita dal CTM.

L'attuale Centrale della Mobilità del Comune di Cagliari gestisce circa 25 telecamere per il controllo del traffico, 5 sistemi per il rilievo automatico della velocità, 4 intersezioni semaforizzate per il controllo del passaggio col rosso e delle corsie preferenziali del bus, 14 varchi e telecamere in corrispondenza delle ZTL e delle aree pedonali e dei pannelli a messaggio variabile presenti in città.

Inoltre tutti gli impianti semaforici sono controllati dalla Centrale della Mobilità. Nel corso del 2011 è stata completata l'attivazione di tutti i sistemi, producendo report mensili con tutti i dati statistici messi a disposizione dei cittadini e delle altre amministrazioni.

Il consorzio ITS si è costituito per estendere il sistemi di controllo alla prima cintura dell'area vasta. Oltre posa in opera di una estesa rete di fibra ottica sono in corso di installazione ulteriori 65 telecamere, pannelli a messaggi variabile, passaggi con il rosso, Aspetto molto importante previsto nel progetto è l'integrazione delle forze di polizia con sistemi radio e di collegamento al sistema delle telecamere per il controllo del territorio.

Antenne radio sono previste nei municipi di Quartu, di Selargius e di Assemini, nel Castello di San Michele, a Terra Mala, nel Belvedere di Buoncammino e nel Fortino di Sant'Ignazio. Sono previste

inoltre l'implementazione dei sistemi e dei server e la sostituzione dei centralini semaforici, la posa in opera di nuovi pannelli a messaggio variabile, nonché di nuovi sistemi di monetica e tariffazione.

A partire dal 2013 il sistema complesso trasformerà di fatto la Centrale della Mobilità in un "Centro di Coordinamento e Controllo Integrato della Mobilità dell'Area Vasta".

Azione prioritaria risulterà quella di istituire un Mobility Manager nel Comune di Cagliari e di strutturare un gruppo gestione interdisciplinare che possa agire non solo nel territorio del capoluogo ma in un ambito allargato e di implementare ulteriormente il sistema verso i comuni non ancora raggiunti.

4.3.9. Piano di sicurezza stradale

Sul fronte della sicurezza stradale il primo semestre del 2011 è stato drammatico con oltre 9 morti, confermando al rialzo i già pesanti dati del 2009 e del 2010. Il 1 agosto 2011, a distanza di 4 anni dalla sua installazione, è stato attivato il primo autovelox fisso sull'Asse Mediano di Scorrimento.

A questo ha fatto seguito il 1 ottobre 2011 l'attivazione delle telecamere per il sanzionamento del passaggio con il rosso in diversi incroci del capoluogo e ulteriori sistemi di controllo sono stati attivati nel mese di aprile 2012. Le statistiche degli incidenti mostrano già i primi positivi risultati prodotti dai sistemi di controllo attivati negli ultimi mesi con una riduzione del numero complessivo dei sinistri.

L'analisi e la scelta degli interventi deve basarsi sulla conoscenza puntuale del fenomeno e per tale motivo il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale incentiva l'adozione di catasti e osservatori sull'incidentalità e azioni finalizzati alla riduzione dei sinistri.

Si impone dunque un'azione coordinata di censimento dei sinistri e di Piano di Interventi esteso a tutta l'area vasta.



4.4. TEMA STRATEGICO 3: RESIDENZIALITA'

L'area geografica su cui insiste l'Area Vasta di Cagliari si configura, per le proprie caratteristiche fisiche, strutturali e infrastrutturali, come uno spazio di relazioni allargato in cui differenti popolazioni urbane possono fruire di servizi e opportunità offerti su uno spazio più ampio.

Perciò, sulle politiche della residenzialità, è fondamentale costruire una visione comune e partecipata dell'Area vasta cagliaritana, anche con il fondamentale coinvolgimento di tutti gli attori locali.

Ciò significa prefigurare e governare l'evoluzione demografica nel territorio di interesse; progettare la configurazione dello spazio abitabile, con particolare attenzione alla pianificazione partecipata nelle aree in cui i progetti possono avere una valenza intercomunale/sovracomunale; condividere una politica sociale della casa e gli strumenti per la sua attuazione; affrontare il tema della residenzialità ponendo particolare attenzione alla sostenibilità nel suo insieme (limitazione del consumo del territorio e conseguente valorizzazione dell'esistente, introduzione di standard di efficienza energetica etc.).

Il tema della residenzialità, quindi, all'interno del Piano strategico intercomunale, viene trattato secondo tre linee di intervento:

- **Abitare sociale**
- **Qualità dell'abitare**
- **Dinamiche dell'Area Vasta e pianificazione territoriale**

Fra le dieci schede afferenti al tema della Residenzialità, quelle sull'"Agenzia per l'abitare sociale" e sull'"Osservatorio sulle dinamiche demografiche" assumono il ruolo di progetti di sistema, cioè progetti sovrastrutturali al tema nel suo complesso.

Le altre schede, che riguardano interventi ben localizzati, hanno comunque importanza strategica, sia per la loro valenza sovracomunale, in quanto capaci di influire non solo sulle dinamiche abitative del comune in cui sono localizzate, ma anche sulle dinamiche dei comuni limitrofi, sia per il fatto che si configurano come progetti pilota che potranno essere riprodotti in altre situazioni dell'Area vasta con caratteristiche simili.

4.4.1. *Abitare sociale*

Per "abitare sociale" si intendono soluzioni sostenibili per soddisfare i bisogni abitativi delle fasce più deboli della popolazione, riequilibrando l'attuale situazione di disparità socio-economico-abitativa.

Questa linea di intervento prevede le seguenti schede:

- **Agenzia per l'abitare sociale:** si tratta di uno strumento che, attraverso l'aggregazione dei diversi attori coinvolti ed il coordinamento della gestione della filiera alloggiativa per le fasce più deboli, sia in grado di dare una risposta ai cittadini più vulnerabili ed in condizioni di maggiore bisogno abitativo erogando servizi di assistenza ed affiancamento all'utenza.
- **Housing sociale a Quartu Sant'Elena:** prevede la rifunionalizzazione dei complessi delle ex Fornaci Picci e del compendio di Su Idanu, con la realizzazione di un sistema di housing sociale e servizi alla scala urbana per un numero di alloggi complessivo stimato pari a circa 132.
- **Foresteria di Settimo San Pietro:** realizzazione di una foresteria (casa albergo) per studenti e docenti, nell'area classificata dal PUC vigente come zona G13 "Impianti e attrezzature a servizio della stazione ferroviaria, area di scambio intermodale per i servizi di trasporto". A seguito della inclusione della stazione di Settimo San Pietro nel sistema della metrotranvia dell'area cagliaritano, il Consiglio Comunale, infatti, ha manifestato (Deliberazione n.15 del 3 aprile 2006) la necessità di collocare nell'area in oggetto servizi pubblici e privati connessi alla potenzialità dell'area rispetto alle nuove relazioni che essa potrà avere con l'area metropolitana di Cagliari quali ricettività, ristoro, direzionalità, attività ricreative e simili in grado di valorizzare gli spazi pubblici esistenti.
- **Edilizia popolare a Settimo San Pietro:** l'intervento prevede la realizzazione di n° 12 alloggi di edilizia popolare da assegnare a canone sociale, siti nel quartiere di Bia Sinnai, nel Comune di Settimo San Pietro, mediante il recupero edilizio ed architettonico di patrimonio immobiliare esistente sia pubblico, sia privato da destinare ad edilizia residenziale pubblica.

4.4.2. *Qualità dell'abitare*

In questa linea di intervento si prendono in considerazione le azioni e le soluzioni volte a riprogettare e riqualificare lo spazio urbano con progetti ecocompatibili che rimettano al centro l'uomo, il suo bisogno di relazionarsi con gli altri, la qualità della vita sociale, la sua continuità con la storia ed il paesaggio.

Qualità dell'abitare significa affermare una nuova cultura dell'abitare che sappia legare insieme la qualità dell'edificio, il confort che esso offre, la qualità e la sicurezza dei materiali usati e l'efficienza energetica, con la qualità sociale dell'abitare e del vivere.

Sono previste le seguenti schede:

- **Architettura sostenibile a Su Stangioni:** il progetto prevede la realizzazione di un quartiere caratterizzato da un reale "effetto urbano", con un ambiente accogliente e partecipato, pensato in funzione dei reali bisogni primari dei cittadini, con edifici confortevoli e sani, a costi di costruzione, gestione e manutenzione contenuti.
- **Riqualificazione dell'area ex FAS ai fini produttivi e residenziali:** realizzazione di un sistema integrato di funzioni (produttive, commerciali, terziarie e residenziali) rivolte all'area metropolitana di Cagliari e, più in generale, alla Provincia di appartenenza.

L'intervento ha la finalità di dotare il territorio e, in particolare l'ambito aeroportuale, di un

sistema integrato di funzioni che ne valorizzi e potenzi la struttura senza consumo di territorio in quanto trattasi di sito urbanisticamente e ambientalmente compromesso.

- **Riqualificazione ambientale e infrastrutturale degli insediamenti spontanei di Elmas:** realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture (viarie, di pubblica illuminazione, di reti tecnologiche) e di servizi (spazi verdi, urbanizzazioni secondarie, servizi di livello cittadino).

4.4.3. *Dinamiche dell'Area Vasta e pianificazione territoriale*

La progettazione dell'Area Vasta non può prescindere dallo studio delle sue dinamiche territoriali e demografiche, da interpretare e governare mediante l'utilizzo di procedure e quadri conoscitivi comuni e condivisi che sappiano sfruttare al meglio tutti gli strumenti di pianificazione territoriale comunali e sovracomunali.

Questa linea di intervento prevede le seguenti schede:

- **Osservatorio sulle dinamiche demografiche:** l'intervento intende promuovere e attivare un osservatorio sulle dinamiche della popolazione residente e sulle attività registrate al livello comunale, attraverso l'acquisizione, l'organizzazione e rappresentazione dei dati raccolti dall'ISTAT e dagli uffici anagrafici dei comuni secondo le normali procedure stabilite a livello nazionale.
- **Migliorare il contesto fisico dell'area a nord della SS554 con le strategie del Piano Paesaggistico Regionale:** il progetto riguarda l'organizzazione di laboratori progettuali tesi ad esplorare alcune alternative per il futuro assetto dell'area ricadente a nord della 554, attraverso la prefigurazione di scenari tesi a ricercare l'integrazione tra gli obiettivi di carattere sociale e di sviluppo economico previsti dalle amministrazioni coinvolte e quelli legati alla riqualificazione paesaggistica della zona previsti dal PPR.
- **Perequazione urbanistica a Selargius:** introduzione del concetto di perequazione al fine di consentire l'edificazione anche ai soggetti proprietari di aree sulle quali era previsto un vincolo di preordinazione all'esproprio, creando in tal modo una più equa distribuzione dei diritti edificatori.

4.5. TEMA STRATEGICO 4: SERVIZI

Il tema strategico prende in considerazione l'offerta di servizi collettivi - pubblici e privati - alle popolazioni che a diverso titolo lavorano, vivono, usufruiscono e abitano il territorio dell'Area vasta cagliaritana.

Così come riportato nel documento *Linee guida ed orientamenti per l'Area vasta cagliaritana - ottobre 2011* le finalità prioritarie dell'ambito Servizi sono l'aumento della competitività del territorio e della coesione sociale.

Il tema strategico è articolato in due linee di intervento, *Servizi dalle/alle imprese* e *Servizi alla comunità*.

Per quanto riguarda i *Servizi dalle/alle imprese*, tutte le nuove linee di sviluppo territoriali devono essere governate dal concetto di sostenibilità, economica e ambientale, che attivano un percorso di rete volto a meglio definire e promuovere gli attrattori del territorio, mediante la promozione di politiche innovative *high* e *green tech*, la ricerca scientifica e tecnologica, ma soprattutto ponendo in essere politiche di valorizzazione del capitale umano, professionalità e conoscenza, incentivando luoghi dove sia possibile attivare progetti di condivisione e sviluppo delle idee e dei progetti, dei distretti produttivi dove idee e progetti possono trovare realizzazione.

Grande attenzione alla natura e alla sua valorizzazione, che insieme alla conoscenza rappresentano i veri attrattori, con un focus particolare al patrimonio storico e culturale.

Il modello che si intende promuovere, unitamente alla creazione di un tessuto connettivo pubblico e privato, è un modello integrato dove trovano posto gruppi di azioni tese al potenziamento qualitativo del sistema e della qualità, della sostenibilità economica, energetica e ambientale che diventano le principali key words del modello stesso.

I sottogruppi di azioni, ognuna con tipologia di utenti e obiettivi definiti, individuati sono:

- Ricerca e sviluppo
- Turismo e cultura
- Industria e infrastrutture.

Se da un lato è necessario consolidare e aumentare i fattori di attrattività del territorio, dall'altro è essenziale garantire servizi di qualità, realizzare condizioni migliori di benessere e di inclusione sociale, aumentando la qualità della vita favorendo l'integrazione delle persone svantaggiate, con il proposito di incentivare la crescita e l'inclusione sociale attraverso una progressiva riduzione degli squilibri che sussistono tra i diversi territori, fasce sociali ed anagrafiche, assicurando, per quanto possibile, a tutti pari opportunità.

Le politiche di coesione sociale sono, contemporaneamente, di potenziamento della attrattività di un territorio, di investimenti nella ricerca e nello sviluppo sostenibile. Mettere al centro della strategia di sviluppo urbano la diffusione più equilibrata del benessere sociale e delle persone vuol dire attribuire un significato nuovo al termine competitività, secondo cui solidarietà sociale e

sostenibilità ambientale entrano a pieno titolo tra i principali fattori di successo di un territorio perché, favorendo le migliori condizioni allo sviluppo della vita umana, creano un contesto più in grado di attrarre tutte le risorse.

La Linea di intervento *Servizi alla comunità* ha come finalità strategica l'approccio integrato alle tematiche della coesione e della solidarietà, con particolare riguardo per le operazioni che innescano sinergie tra il pubblico e il privato, la promozione di servizi e di funzioni rare, non solo nel capoluogo regionale, e l'adozione di una logica inclusiva, in cui tutti i cittadini sono partecipi e beneficiari, partendo dal principio che nessuno deve rimanere escluso. La linea di intervento è articolata in due sottogruppi di azioni, che sono:

- Qualità della vita e servizi alle persone
- Tempo libero e sport.

Nei paragrafi che seguono sono illustrati Linee di intervento e Gruppi di azione. Le schede che descrivono nel dettaglio i singoli interventi sono riportate in allegato.

4.5.1. *SERVIZI ALLE/DALLE IMPRESE*

La linea d'intervento *Servizi alle/dalle imprese* parte dall'analisi del territorio da un punto di vista socioeconomico. Seppur territorio eterogeneo per insediamenti imprenditoriali (il tessuto imprenditoriale presente è soprattutto legato al mondo dei servizi, distanziato da industria, edilizia e agricoltura) all'interno di Cagliari - Area vasta possono essere individuate delle attività d'impresa e di servizio che concorrono a generare attorno ai temi della sostenibilità, della ricerca, dell'innovazione tecnologica, dell'ambiente, del turismo, della cultura, dell'industria e delle infrastrutture, una convergenza di interessi volta a creare nuovi attrattori e a rafforzare quelli più importanti.

All'interno di Cagliari - Area vasta, infatti, esistono le condizioni per creare e sostenere delle filiere legate ai temi principali sopra identificati i quali, che se integrati in un sistema più generale dove si individuano a monte obiettivi strategici e mercati, possono generare un aumento di domanda di lavoro sempre più professionalizzata e l'acquisizione di nuove quote di mercato.

Creare reti connettive pubblico/privato rappresenta uno strumento di pianificazione economica fondamentale: Al pubblico la creazione delle condizioni, al privato i contenuti imprenditoriali e la gestione.

In questa linea d'intervento trovano quindi posto gruppi di azioni tese al potenziamento qualitativo del sistema, tramite il rafforzamento delle eccellenze esistenti e l'individuazione di nuovi campi di applicazione, anche grazie alle collaborazioni interistituzionali e con il settore privato:

- **Ricerca e sviluppo:** ricerca e innovazione sono tra le priorità dell'Unione Europea, rappresentano gli indicatori della competitività e dell'attrattività di un territorio e sono gli strumenti che favoriscono la crescita del sistema produttivo, del capitale sociale e umano, concorrendo a incrementare lo sviluppo di una comunità aumentandone il benessere e la qualità della vita. Appartengono a questo gruppo di azioni due diverse tipologie di interventi, ciascuna

delle quali contribuisce in modo differente a migliorare il livello di competitività, di internazionalizzazione e di attrattività dell'area vasta cagliaritana.

La prima tipologia è rappresentata da azioni volte a realizzare servizi e infrastrutture di eccellenza che potranno fungere da richiamo per competenze e professionalità altamente specializzate ed essere, oltre che dei punti di forza di tutta la Regione, delle vere e proprie opportunità di sviluppo, formazione e trasferimento di know-how altamente qualificato.

La seconda tipologia di azioni comprende interventi che contribuiscono in modo sostanziale a diminuire i fattori detrattori, come la scarsità o l'inadeguatezza delle infrastrutture a supporto e a servizio del tessuto produttivo ed imprenditoriale locale.

- **Turismo e cultura:** Il prodotto turistico culturale rappresenta un'importante risorsa per il territorio. Il marketing turistico mondiale impone oggi una ridefinizione delle strategie di promozione e comunicazione di un territorio, partendo dal concetto di destinazione turistica che non più essere un singolo paese o un singolo museo. La valorizzazione di un territorio si crea attraverso una classificazione e individuazione delle tipologie di turismo stesso che insistono nell'area e che identificano poi esigenze, turisti e mercati diversi. Il turismo culturale è, insieme al turismo legato alla natura (balneare, sportivo e attivo), il più importante prodotto turistico del territorio.

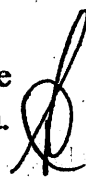
Tra le azioni principali individuiamo l'attività d'integrazione gestionale dei siti di interesse storico - culturale con il coinvolgimento delle Sovrintendenze e degli altri enti per arrivare alla definizione di percorsi legati ad una unica bigliettazione; il coinvolgimento del TPL per la creazione dei percorsi, aumentare il livello di integrazione e di fruizione dei siti; la definizione di calendari unici degli eventi del territorio da promuovere; l'individuazione di strumenti di promozione e comunicazione integrati e condivisi.

È l'impegno per la creazione di una **Destinazione Sardegna-Cagliari-Area vasta** intesa come destinazione conosciuta nel panorama turistico nazionale ed internazionale.

Il territorio presenta delle eccellenze e alcuni Comuni hanno già iniziato percorsi virtuosi di valorizzazione. La presenza di **Ecomusei**, di siti quali il parco archeologico dell'**Arca del Tempo**, della **Casa Museo Sa dom'e farra**, della **Costa dei fenici**, e di tutto il patrimonio storico culturale della città di Cagliari conduce necessariamente alla necessità di definire il prodotto turistico culturale che sia integrato e condiviso, superando logiche di extraterritorialità. Il turismo culturale è anche conoscenza delle tradizioni enogastronomiche e artigianali.

Il turismo quindi come valorizzazione delle esperienze artigianali (alimentari e artistiche) e volano di internazionalizzazione delle produzioni. In questo senso costruire il territorio come destinazione consente l'elaborazione integrata di percorsi che si rivolgono ad un pubblico sempre più ampio, ma individuato e di settore, diverso per cultura, emozioni e concezione dell'esperienza "Viaggio e vacanza".

- **Industria e infrastrutture.** Il settore industriale del territorio necessita di una ridefinizione complessiva del modello, partendo dalla necessità di sostenibilità ambientale e economica.



Sulle infrastrutture oggi le azioni sono rivolte oltre che alla mobilità di area vasta, anche ad azioni volte alla riduzione del digital divide e ai servizi di infrastrutturazione immateriale, sviluppi coordinati di sistemi informativi e qualità dei servizi.

- Le azioni progettuali ivi previste sono riconducibili a due ambiti specifici:
- lo **Sviluppo dei servizi alle imprese**, di natura infrastrutturale e non;
- lo **Sviluppo di specifici comparti** di interesse prioritario per l'area vasta quali quello green tech e high tech.

6.4.1.1 Ricerca & Sviluppo

L'espressione Ricerca & Sviluppo usata per designare il progresso scientifico, generalmente, si riferisce alla ricerca scientifica e allo sviluppo tecnologico applicati e allo studio di innovazioni tecnologiche da utilizzare per creare nuovi prodotti, migliorare le produzioni esistenti e ottimizzare i processi di produzione.

Ricerca e innovazione sono tra le priorità dell'Unione Europea, in quanto rappresentano gli indicatori della competitività e dell'attrattività di un territorio e sono gli strumenti che favoriscono la crescita del sistema produttivo, del capitale sociale e umano, concorrendo, quindi, a incrementare lo sviluppo di una comunità, aumentandone il benessere e la qualità della vita.

Il settore pubblico può fare molto per stimolare i soggetti privati a promuovere la ricerca e lo sviluppo, per esempio, creando le condizioni per vere e proprie eccellenze - funzioni rare e con un contenuto altamente innovativo e specializzato – oppure cercando di rimuovere alcuni punti deboli e limitare gli elementi di rischio, come la mancanza di coordinamento e di cooperazione interistituzionale, la scarsità di finanziamenti, l'assenza o il ritardo nella determinazione di standard e requisiti minimi, ecc.

Appartengono a questo gruppo di azioni due diverse tipologie di interventi, ciascuna delle quali contribuisce in modo differente a migliorare il livello di competitività, di internazionalizzazione e di attrattività dell'Area vasta cagliaritana.

Il primo insieme è rappresentato da azioni volte a realizzare servizi e attrezzature di eccellenza che potranno fungere da richiamo per competenze e professionalità altamente specializzate ed essere, oltre che dei punti di forza di tutta la Regione, delle vere e proprie opportunità di sviluppo, formazione e trasferimento di *know-how* altamente qualificato. In questo gruppo ci sono iniziative quali:

- il progetto **Hazard**, a Selargius, per lo sviluppo di un distretto hi-tech internazionale di cooperazione scientifica con i centri più avanzati nel campo della radioastronomia legato, appunto, alla realizzazione del Sardinia Radio Telescope;
- il progetto **Benessere ricerca scientifica e salute**, promosso dal Comune di Pula e Sardegna ricerche - Consorzio 21, filiera completa di iniziative comprende benessere e cura del corpo, nutraceutica, diagnostica medica, prevenzione, terapia e sperimentazione, preclinica e clinica, progettazione di nuovi prodotti/servizi/tecnologie, realizzazione di prototipi e messa in

esercizio, ricerca farmacologia, sviluppo del farmaco o del sistema medicale avanzato, fino alla ricerca scientifica di frontiera, in particolare nella genomica e nei processi di invecchiamento.

Completano e integrano questo intervento le iniziative per la **Creazione di un marchio scientifico d'area** (per qualificare il territorio di Pula secondo i requisiti di salubrità e benessere, qualità della vita e idoneità ad ospitare iniziative imprenditoriali con requisiti scientifici di innovazione, sostenibilità e rispetto dell'ambiente) e il **Progetto Città Sane**, promosso dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, il miglioramento della salute pubblica e lo sviluppo di politiche per la salute e i programmi sanitari, prevenire.

Tra gli obiettivi di queste azioni, ci sono la promozione delle conoscenze scientifiche in generale, la trasposizione dei risultati della ricerca in applicazioni commerciali, la creazione di comunità della conoscenza e dell'innovazione, l'attrazione di ricercatori e studenti, esperti nazionali e internazionali, la generazione di spin-off e imprese hi-tech, il coinvolgimento e la collaborazione con università, istituzioni e importanti realtà industriali, nazionali e internazionali, incrementare la mobilità delle persone e delle idee.

La seconda tipologia di azioni comprende interventi che contribuiscono in modo sostanziale a diminuire i fattori detrattori, come la scarsità o l'inadeguatezza delle infrastrutture a supporto e a servizio del tessuto produttivo ed imprenditoriale locale. Si tratta di attrezzature altamente specializzate per l'implementazione delle tecnologie e delle innovazioni, per la divulgazione delle conoscenze scientifiche e dirette ad ottimizzare la presenza di risorse di eccellenza.

Realizzare spazi a supporto della ricerca in cui ottimizzare la cooperazione ai diversi livelli di azione, rafforzare le capacità strutturali e il collegamento delle equipe di ricerca sonora le finalità principali, insieme al soddisfacimento delle esigenze in termini di ricerca e di conoscenza dell'industria, in modo che sia più accessibile e possa fornire gli strumenti adeguati per rafforzare la qualità e la competitività della ricerca locale, valorizzando il capitale umano. Fanno parte di questo insieme le seguenti iniziative:

- il **Campus della Scienza della Tecnica e dell'Ambiente**, ex Polveriera di Cuccuru Angius – Selargius, indirizzato in particolare alle tematiche energetiche e ambientali, anche a supporto e ad integrazione di quanto previsto dal progetto del Radiotelescopio;
- il progetto **Politecnico della Sardegna**, a Cagliari, con dipartimenti specializzati nei comparti emergenti dell'industria e dei servizi ad alto contenuto tecnologico, organizzato anche per la didattica a distanza;
- il **Polo della tecnica e della scienza**, a Sarroch, che offre spazi e strutture particolarmente a imprese che si occupano di energie alternative, di tecniche e strumenti per la mitigazione degli impatti ambientali dell'industria e per responsabilità sociale e ambientale del mondo produttivo, con sezioni interattive, sportello ed incubatore d'impresa;
- il **Polo della biomedicina**, presso la zona industriale di Macchiareddu, rivolto alle attività imprenditoriali generate e attratte dalle attività di ricerca e sviluppo di Sardegna Ricerche, sviluppatasi nel distretto della biomedicina e delle tecnologie per la salute;

- **Riqualificazione paesaggistico-ambientale** del territorio di Sarroch interessato dagli impatti dovuti alla presenza dell'industria.

6.4.1.2 Turismo e cultura

Il Gruppo di Azioni raccolte sotto il titolo *Turismo e Cultura* è composto da 13 schede progettuali elaborate dai Comuni di Cagliari, Pula, Sarroch, Settimo S. Pietro, Selargius, Sinnai, Quartucciu e Quartu Sant'Elena. Le iniziative previste si caratterizzano per la loro valenza sovrallocale contribuendo ad identificare reti di luoghi e connessioni che, in prospettiva futura e a vari gradi di completamento delle stesse, costituiscono la base sulla quale innestare ulteriori interventi; sia di rafforzamento che di stimolo all'intero comparto del Turismo e del circuito della fruizione culturale in un'ottica di sviluppo economico.

In particolare, nel settore orientale dell'Area Vasta, in piena sinergia con quanto sopra riportato, emergono:

- La visione territoriale del Comune di Selargius che riunisce attorno al progetto dell'**Ecomuseo del Territorio** anche i Comuni contermini di Monserrato, Quartucciu e Settimo S. Pietro assumendo un ruolo propositivo e di spinta nella direzione della "... costruzione della rete dei siti, degli edifici, dei beni della cultura materiale e delle manifestazioni immateriali della cultura locale, (... e la) valorizzazione dei caratteri peculiari dei centri di matrice rurale oggi inglobati nell'area metropolitana di Cagliari e soggetti ad una progressiva azione di assimilazione urbanistica (...).
- Il potenziamento da parte del Comune di Sinnai delle infrastrutture e dei servizi orientati ad una più facile fruizione dei luoghi e delle iniziative connesse al patrimonio culturale ed ambientale in collaborazione con i Comuni contermini di Settimo S. Pietro e Maracalagonis.

In particolare sono previsti la realizzazione, nel Centro Storico di Sinnai, della **Fabbrica della Creatività** per la nascita e la crescita di iniziative formative ed imprenditoriali nel campo delle produzioni artistiche e culturali, offrendo spazi fisici e multifunzionali, laboratori attrezzati, servizi logistici, nonché servizi di consulenza e formazione; connessa a ciò è la prevista realizzazione della **Struttura ricettiva polifunzionale denominata R.E.Labs** – Residence and Experiential Labs (sulla scorta delle best practices nazionali ed internazionali nel segmento delle cosiddette "Residenze d'Artista": strutture che nascono per ospitare artisti, docenti e allievi) e lo sviluppo di un **Sistema di mobilità agevolata per soggetti svantaggiati ed ecosostenibile** per il raggiungimento delle diverse aree della Pineta, del Centro Storico di Sinnai e della vicina Settimo San Pietro, e di altri siti di interesse culturale e paesaggistico-ambientale dei territori partner come il parco archeologico di Cuccuru Nuraxi e la struttura "Arca del Tempo" (una struttura innovativa realizzata tra il 2003 ed il 2007) anche da parte di persone con ridotta capacità motoria. Il Comune di Settimo S. Pietro si inserisce appieno all'interno di tale progettualità prevedendo la valorizzazione dell'**Arca del Tempo** nata come luogo di rappresentazione virtuale dei paesaggi e dei monumenti della storia dell'Area Vasta di Cagliari, dall'Età neolitica ai giorni nostri.

La valorizzazione prevista si articola in due aree di intervento: ampliamento dell'offerta dei contenuti multimediali; realizzazione di un percorso di visita per non vedenti e ipovedenti, che prevede un adeguamento dell'area espositiva e della fruizione del multimediale alle specifiche esigenze percettive di queste categorie.

- La forte spinta che il Comune di Cagliari vuole imprimere al settore della formazione e dei servizi ad essi legati in sinergia con le altre iniziative di valorizzazione delle emergenze storico culturali aventi come filo conduttore una visione della città storica allargata all'intero contesto dell'area vasta, matrice all'interno della quale i singoli episodi trovano il loro tessuto connettivo più congeniale.

In particolare la messa a sistema di tutti i siti culturali ed ambientali di Cagliari e dell'intera area metropolitana all'insegna della **Città come museo – Museo come sistema** viene potenziata dalla valorizzazione del territorio cittadino in cui insistono le facoltà universitarie dotandolo delle strutture e dei servizi necessari a farne un vero e proprio **campus universitario naturale** che costituisca un punto di riferimento nel bacino del mediterraneo con le immaginabili ricadute per l'intera Area Vasta.

Sono previste, inoltre, opportune azioni di coinvolgimento della popolazione studentesca anche in momenti di rilevazione dei feedback necessari alla rimodulazione e potenziamento dei servizi all'interno del quale attivare un **Ateneo per stranieri** che desiderino conoscere o approfondire la conoscenza della lingua e della cultura italiana, in un contesto culturale, quale quello sardo, che già richiama alla memoria le numerose civiltà che hanno popolato il Mediterraneo.

Nel settore occidentale dell'Area Vasta, caratterizzato da un lato dalla sua stretta connessione con la "città compatta" e dall'altro dal suo ruolo di cerniera con le emergenze ambientali e culturali del settore costiero della Sardegna sud occidentale, emergono le iniziative sinergiche del Comune di Sarroch e di Pula. In particolare:

- Il Comune di Sarroch, capogruppo dei Comuni di Pula, Villa San Pietro, Domus de Maria e Teulada, propone per la così identificata **Costa dei Fenici** la realizzazione di servizi e itinerari per lo sviluppo turistico sostenibile attraverso: il recupero e l'adeguamento della rete viaria minore (sentieri, strade campestri, mulattiere, strade sterrate, etc.) al fine di creare percorsi ciclo-pedonali, equestri e per mountain bike ("Il Cammino Spagnolo" e "Dalla Costa verso i Monti del Sulcis"); realizzazione di uno Studio di Marketing e un conseguente Piano di Marketing Turistico al fine di permettere, rispettivamente: l'innalzamento della qualità dell'offerta e l'aumento della consistenza della ricettiva rurale; la definizione di percorsi enogastronomici funzionali alla promozione dei prodotti agroalimentari locali, permettendo la riconoscibilità delle produzioni delle singole aziende agricole
- Il Comune di Pula, all'interno di tale strategia propone a sua volta l'istituzione del **Parco archeologico di Nora, Sant'Efisio e dei quattro mari** che mette in rete e innesca sinergie tra tutte le risorse locali, secondo il significato più tradizionale del termine caratterizzato tra un

marcato rapporto natura/cultura e coerentemente con la definizione data dal Codice dei Beni Culturali e dalle "Linee Guida per la costituzione e la valorizzazione dei Parchi Archeologici".

In un mercato del turismo mondiale in cui il posizionamento su web della destinazione contribuisce a definirne il valore, spesso rappresentandone il successo, l'individuazione di una matrice comune e integrata, rappresenta l'unica possibilità per il territorio di essere identificato come "destinazione" e di acquisire notorietà.

In tal senso, le azioni prima descritte concorrono certamente alla creazione di un'offerta di "prodotti" che possono entrare a fare parte integrante della strategia di destinazione turistica territoriale "Sardegna – Cagliari - Area Vasta" proposta dal Comune di Cagliari.

Cagliari e l'Area Vasta si possono candidare, dunque, a diventare destinazione attraverso l'uso di un marchio territoriale condiviso non solo dagli operatori turistici, ma anche dagli artigiani e tutti coloro che fanno impresa e che con il loro mercato contribuiscono alla riconoscibilità del territorio.

6.4.1.3. Industria e Infrastrutture

Il presente paragrafo approfondisce tutti i servizi e le loro intrinseche attività che, seppur abbastanza eterogenei e differenti tra loro, concorrono a generare attorno ai temi dello sviluppo industriale e delle infrastrutture, una convergenza di interessi ed approcci con la finalità di rafforzare alcuni dei fattori di attrattività territoriale più importanti.

Le azioni progettuali proposte sono diverse e le amministrazioni comunali proponenti sono Cagliari, Quartu Sant'Elena, Selargius, Elmas, Assemini, Decimomannu e Sestu) con un'elevatissima rappresentatività dal punto di vista della numerosità delle comunità locali rappresentate e dell'ampiezza delle ricadute prevedibili sull'intero territorio intercomunale.

Le azioni progettuali sono riconducibili a due ambiti specifici:

- lo **Sviluppo dei servizi alle imprese**, di natura infrastrutturale e non,
- lo **Sviluppo di specifici comparti** di interesse prioritario per l'Area vasta.

Al primo ambito (Sviluppo dei servizi alle imprese) vanno ricondotte:

- a. Tre azioni progettuali di natura infrastrutturale-produttiva: **Area attrezzata per il riequilibrio e il rafforzamento della presenza della piccola impresa artigiana** del Comune di Cagliari, **Piano Insediamenti Produttivi (PIP)** del Comune di Quartu S.Elena e l'intervento di *"Infrastrutturazione delle aree di insediamento produttivo attestato sulla ex s.s. 131 e sulla 130 e sulle strade di interconnessione"* del Comune di Sestu., Elmas, Assemini e Decimomannu. In quest'ottica tale sistema, s.s.130 ed ex s.s.131, diventerebbero una vera e propria **"vetrina" produttiva, che consentirebbe di sfruttare la grande massa di fruitori di tale viabilità**. Le tre azioni progettuali si rivolgono a target differenti: imprese artigiane il progetto del Comune di Cagliari; aziende del terziario avanzato operanti nei processi di innovazione applicabili all'industria tradizionale il progetto del Comune di Quartu S.Elena; all'attività commerciale e produttiva in generale il progetto del Comune di Sestu, Elmas,

Assemini Decimomannu; tutte hanno il medesimo obiettivo di creare aree dotate di servizi che promuovano, assistano ed incoraggino la nascita di progetti imprenditoriali autonomi e che favoriscano interventi di sviluppo imprenditoriale anche attraverso veri e propri laboratori attrezzati (PIP di QSE) ed altri servizi ad alta specializzazione (Area attrezzata PMI del Comune di Cagliari) ed ex 131 di Sestu.

- b. Un'azione, **Polo high tech e green tech** del Comune di Cagliari, mirata all'insediamento presso il campus telematico di Sa Illetta delle attività imprenditoriali, in particolare dei comparti della telematica, ICT hardware e software, dei digital media e della domotica, generate e attratte dalle attività di ricerca e sviluppo di Polaris, grazie alla presenza di una forza lavoro qualificata e di infrastrutture tecnologiche di alto livello, quali i laboratori tecnologici avviati in seno al distretto ICT (Sardegna DistRICT), ivi incluse le strutture e gli spazi per la didattica, la ricerca, lo sviluppo precompetitivo e la produzione industriale già esistenti o da costruire.
- c. Un'azione di natura infrastrutturale-tecnologica: **Progetto ERMES** del Comune di Cagliari che prevede la realizzazione di una rete di infrastrutturazione telematica a due livelli, fisico e applicativo, che estenda e potenzi connettività e servizi sull'intera Area Vasta dando la possibilità fra l'altro alle aziende operanti nei comparti ad elevato valore aggiunto di operare ed interagire.
- d. Due azioni progettuali di natura tecnologica (**Agenda digitale locale e rete civica** del Comune di Selargius, e **iMap** piattaforma web interattiva per la partecipazione su mappe elettroniche del Comune di Selargius) che riguardano la disponibilità di mettere a disposizione del territorio adeguate tecnologie ICT con la finalità di facilitare i processi di dialogo e la comunicazione fra i soggetti territoriali (Amministrazioni pubbliche, comunità locali di cittadini ed imprese) migliorando l'efficienza della pubblica amministrazione locale e la qualità e quantità della partecipazione da parte di cittadini e soggetti imprenditoriali nella definizione e attuazione della programmazione.

Al secondo ambito, Sviluppo di specifici comparti, vanno ricondotte le seguenti azioni:

- a. Il Progetto Integrato di Sviluppo **Industria e Artigianato e servizi area urbana** del Comune di Selargius che intende attuare le strategie che coinvolgono in modo diretto 5 specifici comparti settoriali e territoriali che hanno una rilevanza economica e sociale fondamentale nel contesto dell'Area Vasta di Cagliari in termini di impatto occupazionale e produttivo. Le iniziative attuative sono distinte per i 5 comparti, ma perseguono obiettivi comuni di incremento della competitività delle imprese (mercato, ricerca, offerta di servizi reali, risorse umane) nel rispetto delle compatibilità ambientali e delle pari opportunità.
- b. Tre azioni progettuali promosse dal Comune di Cagliari, **Polo logistica avanzata, Polo cantieristico, Distretto industriale**, che pur nella specificità delle singole iniziative hanno la stessa matrice comune: puntare all'attrazione e allo sviluppo di attività imprenditoriali inerenti il medesimo comparto della logistica portuale e del trasporto merci o altri ambiti settoriali a questo strettamente connessi.

Il Polo della logistica avanzata si pone l'obiettivo di creare una piattaforma logistica avanzata caratterizzata dall'applicazione delle nuove tecnologie. Un'area, cioè, a monte del Porto canale e integrata con un sistema di trasporto intermodale, dove è possibile dare valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico dei container.

Il Polo cantieristico prevede l'infrastrutturazione e la riqualificazione dell'avamposto sud-est, prevista nel "Piano di Assetto dell'Avamposto di levante", per la realizzazione di un sistema articolato di attività cantieristiche e di servizio per la nautica da diporto di media e grande dimensione e di spazi destinati allo svago, al riposo ed all'attività espositiva, anch'essa connessa con la nautica. Ciò consentirà il trasferimento delle attività di grande cantieristica e di rimessaggio, attualmente insediate nella zona di "Su Siccu" e di "Sa Perdixedda" del Porto Storico di Cagliari, che è opportuno vengano svolte in aree meno pregiate e, comunque, non in prossimità di zone urbanizzate.

Il Distretto industriale, che si pone l'obiettivo di individuare la formula più idonea a promuovere le aree di retroporto e dei servizi a supporto delle aziende in fase di insediamento e "start up" e assume un significato altamente strategico per lo sviluppo ed il consolidamento dei traffici del Porto potendo costituire un importante volano per lo sviluppo del settore produttivo della Sardegna.

4.5.2. *SERVIZI ALLA COMUNITÀ*

La linea di intervento *Servizi alla comunità* affronta aspetti multidisciplinare che mirano alla riduzione delle disparità tra le persone e i gruppi e al miglioramento delle condizioni delle categorie svantaggiate (anziani, famiglie e minori, disabili, poveri, immigrati etc) e concorre al rafforzamento di una comunità solidale. In particolare, riguarda azioni di coinvolgimento ed inclusione non solo dei soggetti cosiddetti deboli ma di tutti coloro che, per fattori contingenti di varia natura, si trovano ad affrontare momenti di difficoltà.

Per servizi alla comunità si intende, dunque, l'insieme di strumenti in grado di costruire e consolidare i rapporti tra istituzioni e cittadinanza, capace di sostenere opportunità individuali e collettive legate all'inclusione e, in generale contribuisce alla definizione di una risposta diffusa, che non può e non deve essere risposta temporanea ad un bisogno del momento, ma è pensata come politica strutturante.

Attraverso azioni ad ampio raggio, in grado di toccare i punti nevralgici di temi così delicati e decisivi per la crescita della comunità si persegue l'obiettivo di una migliore e piena integrazione della persona nel contesto sociale ed economico nel quale si svolge la sua esistenza e si investe sul rapporto tra capitale urbano e capitale sociale, attraverso il coinvolgimento di soggetti pubblici e privati, con la convinzione che il *welfare* sia un fattore chiave per promuovere lo sviluppo di un territorio.

La linea di intervento è articolata in due sottogruppi di iniziative:

- **Tempo libero e sport**, iniziative mirate ad incrementare le opportunità di socializzazione ludico-ricreative e sportive, ad ampliare le prestazioni fornite da un enti pubblici o da operatori privati atte a soddisfare un'esigenza della collettività, di ordine sportivo e di aggregazione sociale.
- Fanno parte di questo insieme, una serie di azioni che si pongono l'obiettivo ulteriore di riqualificare e connettere parti città come: la **Riqualificazione del centro urbano** di Assemini mediante la riorganizzazione e il potenziamento degli spazi collettivi esistenti (la proposta prevede, tra l'altro, il potenziamento degli spazi per attività sportive e la destinazione di una scuola ad attività extra-scolastiche); il nuovo **stadio Is Arenas** a Quartu SE; il **Polo dell'intrattenimento e dello sport** - opere di riqualificazione delle aree limitrofe agli impianti sportivi di Quartucciu e del Riu Nou a completamento del parco lineare di Selargius.
- **Qualità della vita e servizi alle persone**, azioni tese ad assicurare i servizi essenziali, ad aumentarne il livello anche qualitativo, e ad organizzare gli strumenti di supporto allo sviluppo della qualità della vita delle persone che a vario titolo vivono il territorio dell'Area vasta.

Rientrano in questo ambito d'intervento:

- i **Piani locali unitari dei servizi alla persona (PLUS)** che prevedono la programmazione unitaria ed integrata dei servizi alla persona, con l'obiettivo di mettere in rete e armonizzare i servizi sociali, sociosanitari e sanitari;
- la realizzazione di progetti diretti ad aumentare il livello qualitativo e innovativo e a decentrare servizi rari, quali il **Centro di supporto alla famiglia** (struttura direzionale, integrata e polifunzionale, in cui sono offerti servizi sociali ed assistenziali, informativi, di orientamento, ludico-ricreativi, culturali ed educativi) e **SuperHando** - centro di eccellenza regionale, punto di riferimento altamente specializzato nell'offerta di servizi abilitanti e riabilitanti finalizzati al superamento dell'handicap e dello svantaggio sociale e per il recupero dell'autonomia;
- il **Polo dell'associazionismo ambientale, culturale, sportivo e della Protezione civile** spazio progettato per rispondere alle esigenze di associazioni, di soggetti pubblici e privati e della Protezione civile con finalità di sensibilizzazione, educazione e formazione riguardo alla salvaguardia e al controllo del paesaggio e dell'ambiente, integrati con alcuni servizi di natura socio culturale.

Tra le azioni di ascolto e coinvolgimento, prevenzione, riduzione ed eliminazione delle condizioni di bisogno e disagio individuali, finalizzate ad aumentare la qualità della vita rientrano iniziative quali:

- le **indagini**, dirette e indirette, **sulla qualità dei servizi urbani e universitari** che approfondiscono la conoscenza acquisita nel processo di pianificazione strategica del Comune di Monserrato;



- **il Piano dei tempi e degli orari**, che interviene sulla organizzazione degli orari di attività e servizi collettivi, pubblici e privati, ripensandone l'offerta alla luce della domanda reale, al fine di aumentare l'efficienza del sistema urbano ed un miglior uso del territorio, favorendo una maggiore accessibilità ai servizi e attività.

In ragione dell'importanza e della complessità dell'argomento, che incide in modo pervasivo sul benessere e sulle condizioni di vita di tutte le persone, si è ritenuto opportuno dare all'ambito *Qualità della vita e servizi alle persone* un rilievo particolare, evidenziandone il ruolo strategico.

In tal senso, essendo i **Piani locali unitari dei servizi alla persona (PLUS)** il risultato di un processo integrato e sinergico in cui sono coinvolti in maniera paritaria tutti i Comuni, la ASL e la Provincia di Cagliari, si è dedicato un approfondimento, condiviso da tutti i Comuni dell'Area vasta, proprio a questo strumento attraverso cui perseguire la qualità della vita ed erogare i servizi alla persona.

6.4.2.1 Tempo-libero e sport

Il presente paragrafo approfondisce tutti i servizi e le loro intrinseche attività che, seppur estremamente eterogenei e differenti tra loro, concorrono a generare attorno ai temi del tempo libero e dello sport nuovi nuclei di urbanità energicamente attrattivi per l'intera area vasta.

I servizi, intesi come spazi di relazione, fruizione ed incontro, rispondono alla dichiarata esigenza dei cittadini di poter "vivere" lo spazio strutturato ed organizzato all'interno del quale sia possibile valorizzare funzioni diversificate ed esclusive per la fruizione dell'ambiente naturale, antropico e costruito in cui la giustapposizione delle attività sportive, ludiche e ricreative diventano obiettivo di riqualificazione e rilancio dei valori sociali fortemente aggregativi che li caratterizzano.

La funzione aggregante delle attività citate allarga la propria attrattività dal ristretto ambito urbano all'intera area vasta, aprendo il campo a nuove prospettive di fruizione degli spazi, ad inedite ricadute occupazionali con modelli di gestione misti tra pubblico e privato.

I "Poli" integrati dell'intrattenimento, dello sport e del tempo libero rappresentano, pertanto, un'interessante occasione per rileggere le connessioni interne e per proporre nuovi modelli di mobilità sostenibile che favoriscano la connessione degli stessi non solo con la città che li ospita ma con le diverse realtà dell'area vasta che intorno ad essi gravitano.

L'accento pertanto deve essere ribattuto sull'incentivazione all'uso dei mezzi pubblici e con la predisposizione di piste pedonali e ciclabili integrate e continue.

In una visione globale dell'area vasta i "Poli" diventano, al contempo, opportunità per riqualificare i cosiddetti "segni identitari" ovvero i singoli scenari ambientali ed i servizi in esso esistenti, nonché le peculiari trame storiche, infrastrutturali e architettoniche che definiscono i contorni e la riconoscibilità dei singoli assetti urbani.

Le diverse realtà, dove convivono in modo integrato funzioni socio-culturali differenziate, lo spazio acquista nuovi significati e permette di gettare le basi per ridisegnare relazioni fino ad ora

sconosciute basate su un nuovo modello di verde urbano, di qualità degli spazi e dei servizi, dello sport e della tutela dell'ambiente.

Al fine di rendere gli spazi di relazione funzionali alla crescita e allo sviluppo della città e dell'intera area vasta, gli interventi proposti mirano a sostenere un delicato equilibrio tra qualità della vita, accesso alle opportunità di crescita sociale e qualità della rete primaria dei servizi locali, con l'obiettivo precipuo di accrescere lo standard locale di servizi alle persone e alle famiglie in modo armonico ed equilibrato.

6.4.2.2 Qualità della vita e Servizi alle persone

Il titolo della sezione intende evidenziare la centratura su una particolare visione di sviluppo e benessere che ha accompagnato il tempo dell'analisi sul sistema dei servizi socio-assistenziali e socio-sanitari dell'Area, definendone poi la loro collocazione in un orientamento più ampio di cura della qualità della vita comunitaria che si realizza non solo con livelli essenziali di offerta di servizi socio-sanitari e sociali, ma anche incrementando scelte di politica sociale di più ampio respiro e correttamente integrate tra loro.

Nel corso degli ultimi anni, sollecitati dalla riforma della normativa di settore e, in particolare, dalla L.R. 23/2005 sul "Sistema integrato dei servizi alla persona - Abrogazione della LR n. 4/1988 Riordino delle funzioni socio-assistenziali", si è avviato un processo di revisione metodologica, organizzativa, programmatoria, che continua ad impegnare tutti i Comuni in uno sforzo di integrazione istituzionale e partecipazione comunitaria, di analisi condivisa di bisogni, e di gestione associata dei Fondi per il funzionamento del Sistema locale dei servizi.

Con la norma suddetta s'istituisce il PLUS, strumento della programmazione locale del sistema integrato dei servizi alla persona che dà avvio, per la prima volta, a un processo integrato e sinergico in cui sono coinvolti in maniera paritaria Comuni, ASL e Provincia legati formalmente da un Accordo di Programma, che stabilisce le modalità di gestione del PLUS, individua l'ente gestore, i criteri relativi al monitoraggio, gli strumenti per la risoluzione delle controversie, gli impegni tra le parti contraenti, le risorse finanziarie.

Obiettivo fondamentale del PLUS è quello di favorire l'integrazione e la partecipazione a diversi livelli:

- integrazione effettiva tra le diverse comunità locali;
- integrazione sociosanitaria;
- integrazione sussidiaria.

Da un punto di vista strategico il PLUS rappresenta la sede naturale per l'incontro tra le diverse politiche, sociali, sociosanitarie, sanitarie, educative, lavorative, con il proposito ambizioso di propendere verso l'unitarietà degli interventi ed evitare le frammentazioni e le sovrapposizioni degli stessi, così come di uniformare procedure garantendo i medesimi livelli di assistenza in ambiti territoriali sovracomunali.

Il PLUS, che fisicamente coincide con l'ambito territoriale del distretto sociosanitario, è uno strumento trasversale a tutti i comuni dell'Area vasta. S'individuano in questo contesto quattro ambiti diversi:

- PLUS Città di Cagliari;
- PLUS Area Ovest;
- PLUS 21;
- PLUS di Quartu S.E.

Il Piano Strategico Intercomunale intende favorire e sviluppare le azioni "inter-plus" così come evidenziato negli obiettivi strategici in esso contenuti.

Obiettivi strategici

Partendo dai presupposti sanciti sia dalla normativa nazionale (L. 328/2000) che da quella regionale, la strategia è quella di promuovere la gestione unitaria dei sistemi locali di welfare (L.R. 23/05) partendo dal riconoscimento di un problema di fondo da affrontare prioritariamente ai fini della riqualificazione delle politiche sociali: quello dell'accesso ai servizi e della loro fruibilità in forma integrata e sinergica.

Il tema viene affrontato sotto due profili: l'equità nell'accesso, con particolare riferimento alla tutela dei soggetti più deboli, e l'unitarietà della risposta, compresa la valutazione dei bisogni. Tale materia necessita di un approccio interdisciplinare fortemente integrato, date le strette connessioni tra aspetti organizzativi, gestionali e istituzionali.

In sintonia con quanto premesso, il piano strategico intercomunale dell'Area vasta di Cagliari evidenzia le seguenti priorità:

- Individuazione dei servizi da decentrare e come decentrarli. I temi riguardano la definizione dei criteri di selezione e le modalità di riorganizzazione dei servizi nell'ambito dei comuni dell'area vasta, al fine di promuovere un riequilibrio urbano e territoriale .
- Individuazione di una *governance* multiservizi per l'area vasta, creando ambiti ottimali di gestione dei servizi e favorire le economie di scala.
- Individuazione di livelli minimi essenziali di assistenza alla persona, garantendo la qualità dei servizi.

Le priorità elencate riguardano le modalità organizzative e gestionali dei servizi che migliorano dal punto di vista qualitativo, se erogati in un'ottica di rete ai cittadini dell'area vasta, favorendo contestualmente le economie di scala. Un ulteriore aspetto concerne la condivisione di procedure di monitoraggio della qualità (anche percepita dagli utenti) dei servizi erogati dai diversi operatori pubblici e privati, nonché la definizione di modalità atte a migliorarne complessivamente i livelli di prestazione.

In questa ottica la Provincia di Cagliari ha avviato sistematici incontri definiti "Inter-plus" (con gruppi di lavoro costituiti da tutti i Responsabili – o loro delegati – dei diversi Uffici di Piano dell'Area inter-comunale, operatori della Provincia di Cagliari e della ASL Cagliari) allo scopo di

AREA VASTA CAGLIARI – Piano strategico intercomunale

affrontare, in una logica di scambio e di definizione di prassi procedurali e organizzative comuni, alcuni temi di cruciale importanza per tutto il territorio quali: a) sistema integrato dell'informazione e della messa in rete di servizi, opportunità, saperi accessibili all'intero territorio e sue rappresentanze e cittadinanze; b) informatizzazione e gestione dei flussi informativi tra Comuni e Azienda sanitaria, per la sistematizzazione e semplificazione dell'accesso dei cittadini ai servizi e per l'efficacia dell'integrazione socio-sanitaria; c) definizione di protocolli d'intervento inter-istituzionali che facilitino il lavoro di rete nel territorio tra le maggiori agenzie di tutela e aiuto ai minori e alle famiglie (Autorità giudiziaria, Comuni, Azienda sanitaria, Provincia etc.) e per gli interventi in favore delle persone con disabilità.

Aderente alle linee poste dal documento stilato dal Forum dei Sindaci dell'Area Vasta, si pone la progettualità proposta dal Comune di Settimo San Pietro il quale nell'ultimo decennio ha operato, realizzando alcune strutture innovative che ambiziosamente non si accontentano di rispondere ai bisogni più espliciti degli abitanti, ma aspirano ad innescare processi che attengono alla dimensione civile, "urbana" in tutte le sue accezioni. Le soluzioni progettuali aprono ad un cambiamento di prospettiva fortemente proiettato alla vasta area metropolitana di Cagliari, ma non solo.

Si intersecano con progetti di sperimentazione organizzativa, amministrativa, gestionale. Si è operata, quindi, una scelta consapevole rispetto ad una carenza di risorse che impediva di programmare una equilibrata dotazione di servizi in relazione a significativi incrementi demografici. In particolare ci si riferisce alla struttura "SUPERHANDO" e al "Centro di supporto alla famiglia".

Entrambe le strutture rispondono all'obiettivo di riassegnare ruoli e competenze a un sistema che trova forza nell'integrazione (intesa come capacità di rendere operanti relazioni e connessioni tra il sociale e il sanitario attraverso lo sviluppo di nuovi percorsi), e dove i servizi alla persona e servizi sanitari possano riacquisire, ognuno per ciò che gli compete, il proprio ruolo e nel contempo trovare sinergie, integrazioni e unitarietà sulla persona che viene "presa in carico".

Per quanto concerne il Comune di Cagliari, si evidenzia che il 24 luglio 2012 il Consiglio Comunale ha approvato il PLUS cittadino per il triennio 2012-2014; nel documento, in premessa, è chiaramente indicato come la programmazione triennale del PLUS si iscrive in una programmazione più ampia e di lungo periodo che coinvolge diversi livelli istituzionali (nazionali, regionali e locali), e gli ambiti afferenti diverse tematiche e problematiche: politiche del lavoro, della formazione e istruzione, politiche abitative e urbanistiche, trasporto e mobilità, anche in un'ottica di Area vasta.

Nel medesimo documento è programmata anche la realizzazione di Azioni di sistema, in parte della stessa natura di quelle oggetto di analisi intercomunale, definite tali perché ritenute in grado di incidere sugli aspetti e i presupposti che possono realizzare, o impedire, la risposta integrata ai bisogni complessi, a valenza sociale e sanitaria, dei cittadini, orientando l'intervento socio-sanitario a criteri di equità, di trasparenza, di qualità. In questo senso agisce un'ulteriore e fondamentale azione di sistema, quella inerente l'informazione, la comunicazione e la partecipazione.

Per quanto riguarda i comuni che partecipano ai lavori del Plus Area Ovest, elementi strategici prioritari della programmazione Plus sono l'integrazione sociosanitaria e l'impegno ad unificare e rendere omogenei i servizi dell'Ambito, attraverso la condivisione dei regolamenti e dei criteri di accesso. L'azione di integrazione sociosanitaria si rivolge prioritariamente ai settori di intervento dell'area minori e della non autosufficienza, come sollecitato dalle Linee guida regionali del Plus. L'omogeneità dei servizi favorisce l'attivazione dei livelli essenziali di assistenza e l'equità nella erogazione delle prestazioni. Altro aspetto rilevante del lavoro del Plus Area Ovest riguarda necessità di garantire la visibilità dei servizi e l'informazione ai cittadini.

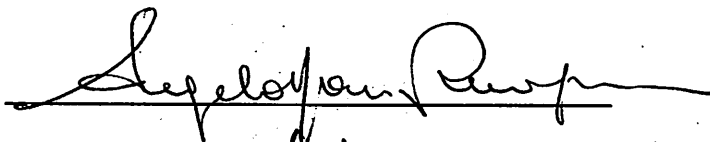
In continuità con quanto previsto nella conferenza dei sindaci dell'Area vasta, il Comune di Quartu Sant'Elena, in qualità di capofila del PLUS Ambito QUARTU -PARTEOLLA, con la Programmazione PLUS 2012-2014 dà l'avvio operativo al Progetto "Modello di Governo dell'integrazione Socio-sanitaria" gestito unitariamente da tutti gli otto Comuni dell'Ambito, dalla Asl e dalla Provincia, che prevede la costruzione di un modello di governo dell'integrazione socio-sanitaria.

Il modello prevede l'istituzione di una modalità organizzativa e di procedure standardizzate rivolte alle persone portatrici di bisogni, facilitando l'accesso unificato alle prestazioni sanitarie, sociosanitarie, sociali, definendo e formalizzando la Rete Unitaria dei Servizi Sociali Sanitari e Socio - Sanitari dell'Ambito QUARTU-Parteolla attraverso la definizione e sperimentazione di un Punto Unico di Accesso d'Ambito, la predisposizione di un Sistema Informativo - Informatico d'Ambito e la realizzazione di una Guida ai Servizi Sociali e Socio - Sanitari, anch'essa d'Ambito.

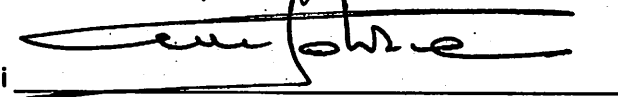
Tale Modello è in linea con gli obiettivi primari posti dalla L.R. 23/2005, poiché è lo strumento dell'Ambito QUARTU -PARTEOLLA per la piena realizzazione del Sistema Locale Integrato dei Servizi Sociali, Sanitari e Socio-Sanitari alla persona, nel quale risulta essere strategica anche la sussidiarietà fra le Amministrazioni Pubbliche e la complessa realtà socio- economica, ivi inclusi i numerosi stakeholders che a diverso titolo sono coinvolti e incidono nella riqualificazione delle Politiche di tutela dei cittadini, in particolare quelli più deboli, garantendo una appropriata presa in carico unitaria della persona e dei bisogni che porta.

Cagliari 10 SETTEMBRE 2012

Provincia di Cagliari



Comune di Assemini



Comune di Cagliari



Comune di Capoterra



Comune di Decimomannu

LMC

Comune di Elmas

Maria Fenu

Comune di Maracalagonis

Francesco

Comune di Monserrato

Angelo Fenu

Comune di Quartu Sant'Elena

William

Comune di Quartucciu

Leone Pulpo

Comune di Pula

Walter Celi

Comune di Sarroch

Santina

Comune di Selargius

Giuseppe Fenu

Comune di Sestu

[Signature]

Comune di Settimo S. Pietro

Ally

Comune di Sinnai

Luigi Saba

Comune di Villa S. Pietro

Cette Quattrone

[Signature]