VERSO UN FUTURO CONDIVISO

PIANO STRATEGICO METROPOLITANO
AGENDA STRATEGICA OPERATIVA

SCHEDE PROGETTUALI

SERVIZIO DI PREDISPOSIZIONE DEL PIANO STRATEGICO
DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

Piano Strategico per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Cagliari

CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

CAGLIARIMET
COMUNITÀ URBANA DIFFUSA

SCHEDE PROGETTUALI
SERVIZIO DI PREDISPOSIZIONE DEL PIANO STRATEGICO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

Sindaco Metropolitano
Paolo Truzzu

Consigliere Delegato
Umberto Ticca

Direttore Generale
Stefano Mameli

Servizio Pianificazione Territoriale e VAS
Settore Pianificazione e Sviluppo locale
Maria Giuseppina Carta
Isabella Ligia
Sabrina Cappai

Staff Metropolitano
Maria Grazia Olga Vacca
Vanessa Usai

Consulenza esterna
Lattanzio KIBS S.p.A.

Coordinamento metodologico
Luigi Mundula

Coordinamento scientifico
Roberto Camagni

Gestione e Advisor
Filippo Chesi, Luigi Mocci, Gianluca Quartulli, Elisa Soru, Edoardo Pieroni, Greta Pasini, Aurora Mangione

Esperti tematici
Piero Addis, Ginevra Balletto, Claudio Bordi, Ester Cois, Clorinda Cortis, Paolo Contu, Gianfranco Fancello, Michela Marignani, Serena Marras, Paolo Mattana, Giuseppe Melis, Giangiacomo Ortu, Giovanni Maria Sechi

Workshop Geodesign
Michele Campagna, Elisabetta Di Cesare, Chiara Cocco

Si ringraziano i 17 Comuni che compongono la Città Metropolitana, ANCI - Metropoli Strategiche e gli *stakeholder* che hanno contribuito alla stesura del Piano Strategico Metropolitano, finanziato dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.

VERSO UN FUTURO CONDIVISO

PIANO STRATEGICO METROPOLITANO
AGENDA STRATEGICA OPERATIVA

SCHEDE PROGETTUALI

SERVIZIO DI PREDISPOSIZIONE DEL PIANO STRATEGICO
DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

INDICE

SCHEDE PROGETTUALI

1 Progetto 1. Creazione di un marchio d'area

4 Progetto 2. Sviluppo di competenze per aziende agricole multifunzionali

9 Progetto 3. Riqualificazione dei mercati civici in chiave multifunzionale e promozionale

12 Progetto 4. Realizzazione di una campagna di promozione di prodotti e eventi locali

15 Progetto 5. Contest culinario per valorizzare le eccellenze agro-alimentari locali

18 Progetto 6. Mappatura vocazionale e costruzione di un'Agenda Metropolitana dei Servizi e dei prodotti

22 Progetto 7. Realizzazione di opere sostenibili di Land Art

26 Progetto 8. Mare e monti - sviluppo dei poli turistici occidentale e orientale

30 Progetto 9. Rafforzamento del turismo crocieristico anche attraverso la creazione di partnership con compagnie di crociera

33 Progetto 10. Passeggiate letterarie: creazione di percorsi turistici pedonali tra comuni ispirati a temi letterari

37 Progetto 11. Oltre il museo virtuale: stanze digitali personalizzate per percorsi di visita reali

40 Progetto 12. Promozione e sostegno alle sagre locali

43 Progetto 13. App metropolitana su eventi e luoghi del territorio

46 Progetto 14. Supporto ai Comuni nella redazione di bandi e partecipazione a fonti di finanziamento esterno

49 Progetto 15. Creazione di un Ufficio per il coordinamento dell'offerta turistica

53 Progetto 16. Mappatura, governo e controllo della filiera agroalimentare

56 Progetto 17. *Smart Control Room* e sviluppo di un sistema di supporto alle decisioni

59 Progetto 18. Definizione delle invarianti (componenti base) del territorio

62 Progetto 19. Servizio integrato di monitoraggio incendi

65 Progetto 20. Creazione di un osservatorio sulla biodiversità

69 Progetto 21. Rafforzamento della relazione tra agricoltura e ambito urbano attraverso la creazione di orti urbani e distretti agricoli

73 Progetto 22. Promozione dei centri di educazione ambientale e sociale

76 Progetto 23. *Nature Based Solutions* per l'aumento del verde urbano e la mitigazione delle ondate di calore

79 Progetto 24. Creazione di una gestione integrata e di attività di promozione della rete Verde della Città Metropolitana

82 Progetto 25. Realizzazione di opere multifunzionali di mitigazione del rischio idraulico

85 Progetto 26. Sistemi *smart* di monitoraggio delle aree umide e degli ambiti fluviali

88 Progetto 27. Mappatura di immobili e spazi inutilizzati sul territorio metropolitano

91 Progetto 28. Identificazione di spazi da dedicare all'housing sociale

94 Progetto 29. Ospitalità diffusa: recupero di patrimonio edilizio per finalizzarlo all'accoglienza di diversi target (turisti, studenti, anziani)

97 Progetto 30. Riqualificazione degli spazi della Fiera Campionaria

102 Progetto 31. Riqualificazione degli spazi e immobili che afferiscono ai centri di ricerca pubblici

106 Progetto 32. Creazione di nuovi spazi di aggregazione e per la socialità

108 Progetto 33. Strategia di comunicazione e promozione sui temi della salute

111 Progetto 34. Creazione di un sistema di *hub* sportivi

114 Progetto 35. Creazione di strutture per sport all'aria aperta

117 Progetto 36. Parchi della salute: riqualificazione e rivitalizzazione delle aree verdi vicino agli ospedali

120 Progetto 37. Realizzazione di percorsi attrezzati nelle aree piu frequentate dagli sportivi

123 Progetto 38. DIMMI: studio e soluzioni contro le stereotipie sulle donne immigrate in ambito lavorativo

127 Progetto 39. Conoscere per capire e correggere: studio sul mondo del lavoro femminile e il gap di genere nell'area metropolitana di Cagliari

132 Progetto 40. Creazione di una rete di servizi psicologici per i cittadini e i lavoratori

136 Progetto 41. Istituzione di un centro di ascolto per studenti e attuazione di Piani Individualizzati di supporto per prevenire l'abbandono scolastico

139 Progetto 42. Valutazione e realizzazione di centri di prossimità per l'erogazione di servizi pubblici decentralizzati

142 Progetto 43. Creazione di un Osservatorio sul sistema socio-economico del territorio

145 Progetto 44. Istituzione di tavoli di coordinamento intercomunali e interistituzionali su sport e scuola

148 Progetto 45. *Urban Lab* della Città Metropolitana di Cagliari per la partecipazione e la Proposizione progettuale della cittadinanza

151 Progetto 46. Tavoli di confronto tra scuole per migliorare l'insegnamento e prevenire l'abbandono scolastico

154 Progetto 47. Strategia di comunicazione per promuovere la mobilità dolce e sostenibile

157 Progetto 48. Ridisegno dei percorsi scuola-casa in favore di una mobilità pedonale

160 Progetto 49. Mappatura delle barriere architettoniche, degli attraversamenti pedonali e rialzo di quelli meno sicuri

163 Progetto 50. Interventi di interconnessione e coordinamento dei percorsi di mobilità dolce tra comuni, principali *hub* e punti nodali della città metropolitana

166 Progetto 51. *Metro bike* e *metro walk*: mappatura e informativa sui percorsi pedonali e ciclabili

169 Progetto 52. Realizzazione di una ciclostazione e di ciclofficine

172 Progetto 53. Completamento infrastrutturale delle MAN "*Metropolitana Area Network*"

175 Progetto 54. Installazione di punti informativi interattivi nei luoghi di interesse sul Territorio

180 Progetto 55. Creazione di un'app interoperabile su tutte le alternative di mobilità

183 Progetto 56. Monifive: monitoraggio delle folle fondato su tecnologie 5g per fornire informazioni utili alla mobilità e al servizio idrico

187 Progetto 57. Campus digitale: creazione di un'infrastruttura di rete in fibra ottica che connetta i plessi scolastici metropolitani

189 Progetto 58. Ripristino delle vie d'acqua con interventi per la loro fruizione e navigabilità

192 Progetto 59. Creazione di interconnessione trasversali tra gli ambiti montuosi e le aree umide (Gutturumannu, laguna Santa Gilla, Sette Fratelli e Molentargius)

195 Progetto 60. La "linea degli angeli": connessione veloce mediante aliscafi delle principali località turistiche del golfo

198 Progetto 61. METROSS: *Metropolitan-English Translation of Sgns and Services*

200 Progetto 62. Realizzazione e gestione di sistemi per l'integrazionedelle diverse modalità di trasporto sul territorio

204 Progetto 63. Innovation academy: creazione di uno spazio di scambio e sviluppo dell'innovazione

207 Progetto 64. Supporto alla realizzazione di *Fab Lab*

210 Progetto 65. Agiudu torrau 5.0: Nuovo sistema di incontro tra domanda e offerta di lavoro

213 Progetto 66. Sostegno alla creazione di comunità energetiche

217 Progetto 67. Creazione di un *cluster* per lo sviluppo di bioenergie e di idrogeno verde da fonti rinnovabili con la creazione di una *Hydrogen Valley*

220 Progetto 68. Ricariport –sistemi di rifornimento innovativi nelle banchine portuali

223 Progetto 69. Condivisione dei consumi e produzioni energetiche degli edifici pubblici della Città Metropolitana tramite *blockchain* e contatori *smart*

226 Progetto 70. City logistic network: creazione di un modello integrato logistico distributivo, ecosostenibile

229 Progetto 71. Efficientamento energetico degli edifici scolastici

232 Progetto 72. Promozione dell'economia circolare attraverso un contest: io non inquino

235 Progetto 73. Mare pulito: salvaguardia dei fondali marini

238 Progetto 74. Supporto nella partecipazione della Città Metropolitana di Cagliari ad attività di cooperazione internazionale

241 Progetto 75. Tavolo di coordinamento per la gestione dei rifiuti

244 Progetto 76. Azioni di boosting per il rilancio della molluschicoltura nella laguna di Santa Gilla

247 Progetto 77. Creazione di strutture di servizio per la fruizione delle aree umide

250 Progetto 78. Recupero e rifunzionalizzazione del complesso denominato "ex schiuditoio" presso la località sa illetta per la creazione di un agrifood *hub*

253 Progetto 79. Attivazione di una zona franca doganale

256 Progetto 80. Econavires - rilancio della cantieristica attraverso il disarmo sostenibile delle imbarcazioni da diporto

259 Progetto 81. Sviluppo del distretto della nautica nell'avamporto est di porto canale

262 Progetto 82. Servizi a supporto del traffico merci e passeggeri nell'avamporto ovest di Porto canale

265 Progetto 83. Creazione di una rete delle marine (porti turistici)

268 Progetto 84. Bonifica dei porti

271 Progetto 85. Realizzazione di infrastrutture di viabilità comunali e inter-comunali

274 Progetto 86. Istituzione di aree marine protette

276 Progetto 87. Nuove politiche per il lavoro e le imprese

279 Progetto 88. Nuovi servizi e infrastrutture di trasporto pubblico inter-comunale

282 Progetto 89. Tutela dei litorali

284 Progetto 90. Interventi di recupero storico e archeologico

286 Progetto 91. Realizzazione di nuove strutture culturali

Schede progettuali



Progetto 1

Creazione di un Marchio d'area

Creazione, implementazione e gestione di un ***brand* (marchio) che rappresenti un sistema coeso** e organizzato sinonimo di **qualità, affidabilità ed appartenenza** al territorio nell'ottica di rafforzare la value proposition dei prodotti locali a livello nazionale e internazionale.

Se da un lato occorre costruire un'identità di Città Metropolitana, dall'altro lato occorre veicolare questa identità attraverso un marchio che sintetizzi tutti gli attributi che la caratterizzano.

Di fatto, l'implementazione del brand permetterà di sfruttare le sinergie fra le singole eccellenze territoriali nell'ottica di un comune sviluppo **stimolandone la visibilità ed ampliandone il ventaglio di opportunità**. Tale progetto rappresenta un'opportunità anche per le realtà più piccole e/o giovani che potranno così sfruttare leve di *marketing* territoriale ormai fondamentali per gareggiare su arene competitive di mercato sempre più sensibili alle attività di *branding*.

La creazione del *brand* ambisce a creare uno **standard qualitativo comune** che possa fungere da strumento di segnalazione al mercato per prodotti di comprovata alta qualità e fortemente legati al territorio ed alle sue tradizioni facendo leva sulle già rinomate peculiarità naturali dei suoi terreni e dei suoi frutti.

Posto che tale operazione vada realizzata in sinergia con gli *stakeholder* interessati, si suggerisce l'adozione del modello di Kapferer attraverso il quale il marchio di qualità deve rispecchiare **simboli, colori, forme, personalità culturali e tradizionali**. Una volta definito il ***brand*/marchio ogni soggetto deve impegnarsi per declinare questi attributi in termini di caratteristiche qualitative della propria offerta** coerenti con lo stesso. L'utilizzo di questo marchio verrà concesso, infatti, solo a chi si impegnerà a **rispettarne i valori fondanti** e il disciplinare nel quale troveranno sintesi le declinazioni dello stesso. Questo passaggio è fondamentale per **educare all'appartenenza** di ogni singolo attore a una comunità costituita dalla Città Metropolitana, quale sottosistema della più ampia comunità costituita dalla Sardegna.

Allo stesso tempo tale passaggio risulta importante per **stimolare l'innovazione e la standardizzazione qualitativa** anche per le realtà più piccole e meno organizzate che, più di tutti, necessitano di tali stimoli per potersi sviluppare. Tale progetto, ispirandosi a virtuose best practices (vedi progetto ''Qualità alto Adige'', Südtirol) diverrà una risorsa per gli *stakeholder* territoriali per attrarre interessi, investimenti e risorse economico-finanziarie oltre che visitatori e talenti.

Allo stesso modo, il progetto ambisce a costituirsi come occasione di **costante e costruttivo incontro fra pubblico e privato** rappresentando un importante anello di congiunzione fra sviluppo delle realtà imprenditoriali territoriali ed innovazione delle infrastrutture *marketing* in capo alle amministrazioni. In quest'ottica, il progetto rappresenta un'opportunità di potenziale accrescimento sia economico che sociale per la territorialità tutta.

Fasi progettuali

- **Definizione standard di prodotto, elaborazione e creazione disciplinare**
  La predisposizione dello standard, la sua definizione tecnica, il disciplinare e la definizione delle attività di controllo necessitano di una stretta interazione tanto dei dipartimenti interni alla Città Metropolitana che godono di expertise in tali ambiti di lavoro quanto ad istituzioni esterne che possiedano un navigato *know-how* (i.e Coldiretti, Federconsumatori) in attività analoghe.
- **Costruzione del marchio**
  Definizione del simbolo e colori che rispecchino le personalità culturali e tradizionali. Il simbolo scelto può anche riprendere marchi già costruiti in passato, quali ad esempio quello del Piano Strategico.

- **Attività di *market analysis*: AS-IS *situation***
  Analisi di mercato volta a fotografare la situazione attuale. Intento principe è quello di identificare le caratteristiche del mercato: punti di forza e debolezza, caratteristiche peculiari, *actual and potential stakeholders*.

- **Definizione *roadmap*: strategie e tappe**
  Sulla base di queste analisi, verranno predisposte le strategie chiave sulle quali far leva per promuovere il marchio e gli standard qualitativi ad esso sottostanti e la partecipazione degli attori del territorio.

- **Coinvolgimento *stakeholders* ed apertura tavoli partecipativi**
  Si propone una Manifestazione d'Interesse dei Comuni interessati che, costituendo dei tavoli partecipativi con le attività della loro zona di riferimento, possano portare all'attenzione del progetto una lista di punti sintesi e chiave dello stato dell'arte delle attività della loro zona e dei loro punti di forza e debolezza oltre che di eventuali idee integrative. Tale lista/analisi dovrebbe essere il frutto di un previo incontro fra amministrazioni, attività locali e le istituzioni che le rappresentano.

Obiettivi Specifici

- Creare uno standard qualitativo unificato che possa rafforzare le *value proposition* dei singoli *stakeholder* coinvolti oltre che della territorialità tutta
- Sviluppare modalità nuove di promozione territoriale connesse all'enogastronomia e alle eccellenze agricole
- Migliorare la conoscenza della tradizione agricola sarda, delle sue peculiarità qualitative e organolettiche
- Promuovere e sfruttare l'*heritage* delle tecniche agricole antiche della tradizione sarda disincentivandone così la perdita
- Incentivare il dialogo partecipativo fra pubblico e privato nell'ottica di una costante sinergia
- Stimolare lo sviluppo e l'*appeal* dell'attività agricola oltre che indurre innovazione nel settore
- Integrare l'enogastronomia nell'offerta economica della Città Metropolitana

Obiettivi dell'Agenda

1.1.2.2 *Definizione di modalità e strumenti digitali per la partecipazione continua della popolazione*

5.3.2.1 *Promozione e incentivi al consumo a Km 0*

5.3.3.1 *Sistematizzazione e coordinamento della proposta turistica territoriale*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutta la Città Metropolitana, con lo scopo di abbracciare più realtà possibili nell'ottica di una sinergia ricca e rappresentativa delle ricche e diverse zone e tradizioni territoriali all'interno dell'area.

Tempistiche complessive stimate

6 mesi

Attori coinvolti

Tutti i comuni della Città Metropolitana interessati all'iniziativa, settore privato, operatori turistici, artigiani, aziende agricole, RAS, LAORE, Istituto Azuni tecnico-grafico, IED, Architettura

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana ha il ruolo di principale attore entro il quale dare corpo alle attività singole di promozione.
Allo stesso modo, essa si può porre come *hub* di incontro per le singole attività dove poter interfacciarsi e con l'amministrazione e con gli altri *stakeholder*. La Città Metropolitana, forte del suo brand oltre che delle sue infrastrutture istituzionali, svolge il ruolo di attore preposto **al coordinamento delle attività, controllo di qualità e guida degli *stakeholder*.** La Città Metropolitana potrà sviluppare le linee guida generali e controllerà altresì l'allineamento dei singoli attori con le stesse.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

010. *Attività di ricerca e innovazione in PMI, comprese le attività in rete*

076. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza* delle risorse nelle grandi imprese

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

179. *Informazione e comunicazione*

Progetto 2

Sviluppo di competenze delle aziende agricole multifunzionali

Premessa

Lo sviluppo delle industrie, chimica e turistica, non ha annientato le potenzialità agricole del territorio della Città Metropolitana, perché tanto nella sua parte occidentale (a Sestu, Settimo, Sinnai, Maracalagonis, Quartucciu e Quartu), quanto nella sua parte orientale (ad Assemini, Capoterra, Uta e Pula) si conservano **vasti spazi per la tenuta e il rilancio dell'intero settore primario, allevamento compreso**. Un rilancio che può essere propiziato dalla **domanda agroalimentare che viene dalle attività di ricettività alberghiera e di ristorazione**, assai sviluppate sulle coste di Quartu e, soprattutto, di Pula, come pure dai villaggi residenziali e dalle borgate turistiche cresciute in tutto l'arco del Golfo degli Angeli sul modello del Margine Rosso e di Torre delle Stelle, di Poggio dei Pini e di Santa Margherita.

Un rilancio che deve spingersi verso un **arricchimento del portafoglio di offerta attività/prodotti delle aziende agricole** che, oggi più che mai, possono sfruttare interdisciplinarmente il loro *know-how* ed i loro patrimoni slegandosi dalla mera produzione agricola e **diversificando**, invece, in settori trasversali che possano rivitalizzarla ed innovarla senza metterne in discussione i suoi caratteristici e trainanti fondamentali.

In questa prospettiva di sostegno allo sviluppo delle attività offerte dalle aziende di questo settore, risulta fondamentale **il ruolo della formazione professionale** per gli attori coinvolti nell'ottica di ampliarne le visioni di *business* fornendo gli strumenti teorici adatti ad una evoluzione dell'impresa agricola in **impresa agricola multifunzionale**. Queste tipologie di impresa (**agriturismo, fattoria didattica e sociale**) è ancora scarsamente presente nel territorio metropolitano, ma merita un particolare sostegno perché può rispondere al soddisfacimento di molteplici esigenze di carattere ricreativo, educativo e sociale.

Tali attività, potrebbero altresì sollecitare la permanenza ed il ritorno in agricoltura di giovani (in merito si è scritto di "nuovi contadini"), capaci di realizzare una virtuosa fusione o sincretismo tra *know-how* e saperi tradizionali da un lato e competenze e conoscenze proprie della *new economy* dall'altro.

Le attività svolte dalle aziende agricole devono essere sempre più orientate verso lo svolgimento di pratiche e funzioni non legate esclusivamente alla produzione primaria, aumentando la proposta di attività diverse da quella agricola ma ad essa connesse, quali: **trasformazione delle produzioni agricole**, la ricezione e ospitalità; la somministrazione di degustazioni e pasti; svolgimento di lavorazioni agricole presso altre aziende; produzione di energia rinnovabile; altre pratiche connesse all'agricoltura anche di stampo molto innovativo come nel caso dell'agricoltura sociale o degli "**agrinido**".

Proposta

Il progetto propone un **ampliamento delle competenze degli attori chiave del mercato agricolo** volto ad aggiungere competenze di carattere aziendale e manageriale con percorsi formativi dedicati ai temi di: intervento nell'ambito dell'**agriturismo**, dell'**agricoltura sociale**, della **produzione di energia rinnovabile** (anche finalizzata alla vendita), delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, della creazione di punti vendita e trasformazione dei prodotti aziendali.

Elemento di partenza è sicuramente la LR 11/7/2015 che caratterizza il passaggio a imprenditore agricolo multifunzionale in modo da valorizzare i diversi settori collegati. Particolare attenzione dovrà essere data ai servizi sociali collegati al settore agricolo (imprenditore agricolo sociale).

Ecco quindi che verranno promosse ed incentivate, attività di ***cross-fertilization*** **fra realtà agricole e realtà aziendali nei settori complementari** (ristorazione, servizi turistico-ricettivi, produzione energie rinnovabili, ordine dei medici, nutrizionisti) nell'ottica di creare sinergie.
Verrà agevolato **l'incontro tra periti agrari, agrotecnici e agronomi con il mondo imprenditoriale** in modo da mettere a disposizione delle imprese le loro competenze in funzione della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.
Un'ulteriore occasione è costituita dal collegamento con Campagna amica, attraverso la creazione di percorsi di formazione alimentare e educazione al gusto, corsi professionalizzanti per l'assaggio (es. birra, formaggio, vino) in modo da stimolare e favorire la creazione di un collegamento sempre maggiore tra la campagna e la città.

Verrà infine incentivato l'investimento in attività agricole multifunzionali tramite attività di formazione finalizzate allo sviluppo di *know-how* specifico. Per realizzare tale quadro di attività, il Progetto necessita di un iniziale censimento preliminare delle aree fondiarie su cui potranno essere avviate tali attività economiche e di una predisposizione di tavoli di coordinamento tecnico fra i vari *stakeholder* coinvolti.

Fasi progettuali

- **Analisi dei fabbisogni formativi di mercato** ed investigazione delle esigenze degli attori in esso coinvolti tramite lo sviluppo di una *survey* che abbracci un campione rappresentativo di aziende agricole del territorio;
- **Raccolta di *best practices* nazionali ed internazionali**, derivanti anche dallo scambio con altre città metropolitane;
- **Creazione dei percorsi di formazione**, anche tramite *partnership* con istituzioni (Università, centri di ricerca, enti di settore, Camera di Commercio, Confartigianato) ed aziende private, che vedano lo scambio intersettoriale;
- **Raccolta di adesioni di partecipazione** e definizione dei requisiti minimi di partecipazione;
- **Implementazione dei percorsi di formazione** con fasi di valutazione in itinere di sviluppo competenze e *feedbacking*;
- **Implementazione di attività di *in-company training*** e promozione del *networking* fra le realtà nell'ottica di una comune *cross-fertilization*.

Obiettivi Specifici

- Donare **nuova linfa al settore agricolo tramite percorsi di formazione** volti ad incentivare lo sviluppo sostenibile, innovazioni incrementali e a promuovere i propri prodotti
- **Innovare il portafoglio di prodotti/servizi offerti** dalle aziende agricole
- Incentivare la ***cross-fertilization* fra settori produttivi** contigui e interconnessi, sviluppando economie territoriali e sinergie
- Sviluppare il **comparto agricolo globalmente inteso, all'interno dell'intera area metropolitana contribuendo alla maggiore integrazione economica e civile** tra centri urbani e territorio rurale, un'integrazione che in passato, prima della creazione dei poli industriali, ha rappresentato il principale fattore di sviluppo economico e demografico de Cagliari e dei centri allora satelliti
- Potenziare l'***appealing*** dell'attività agricola, sensibilizzando le nuove generazioni nell'ottica di avvicinarle al settore
- **Potenziamento dei profili di identità dei borghi rurali.** Nella nuova costruzione urbana questi profili identitari meritano di ricevere un potenziamento anche per bilanciare l'indubbia centralità politica e culturale di Cagliari, cosa impossibile senza la rivalutazione economica, civile e culturale della ruralità.

Obiettivi dell'Agenda

3.1.1.2 *Rafforzamento delle competenze digitali, tecniche e professionali*

4.2.3.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

5.3.2.1 *Promozione e incentivi al consumo a Km 0*

5.1.2.2 *Sostegno per l'avvio di forme di aziende agricole multifunzionali*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Comuni della cintura esterna a maggiore vocazione agricola.

Tempistiche complessive stimate

- Costruzione del pacchetto formativo: 6 mesi
- Attuazione formazione: 1 anno con incontri settimanali

Attori coinvolti

- Città Metropolitana;
- Amministrazioni di tutti i Comuni;
- Aziende produttive

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento della progettazione della formazione e ruolo di co-ordinamento degli incontri tra attori diversi.
Promozione dell'iniziativa al fine di raggiungere un maggior numero di soggetti possibile

Potenziali Fonti di finanziamento

- Piano di Sviluppo rurale
- Legge 28 luglio 2017, n. 16, contenente norme in materia di turismo

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Premessa storica

Sino alla metà degli anni sessanta del Novecento il Basso Campidano, su cui si estende in prevalenza la Città Metropolitana, ha rappresentato l'area agricola più fertile e produttiva dell'intera Sardegna. La sua parte orientale era divenuta terreno elettivo delle coltivazioni arboree, con prevalenza assoluta della vite, ma con notevole presenza del mandorlo e, soprattutto tra Selargius e Quartucciu, anche dei giardini fruttiferi e degli orti. Noto agli agronomi come "Campidano vitato", questo territorio aveva dato vita ad un vero e proprio distretto produttivo ante litteram, a base agricola, ma con il complemento integrativo di una vivace industria di trasformazione alimentare, con cantine, distillerie, molini, forni e pastifici all'avanguardia anche tecnologica nella produzione di vini da pasto e da dessert (monica, nuragus, malvasia, moscato, nasco e girò), di paste, pani e dolci, sempre di elevata qualità.

La creazione nel primo Novecento delle cantine sociali di Monserrato e di Quartu, che venivano ad affiancare nella grande produzione le maggiori cantine e distillerie private (come quelle dei Capra e dei Zedda Piras) dava un ulteriore e vigoroso impulso a tutta l'economia del distretto.
Tanto più perché la costruzione a fine Novecento della tramvia del Campidano aveva reso più accessibile il mercato e il porto di Cagliari, alimentando un imponente flusso di merci dalla campagna alla città e viceversa. Nella parte occidentale del Basso Campidano lo sviluppo dell'agricoltura era egualmente intenso e non meno evoluto, con una maggiore presenza dell'olivo, dei fruttiferi e delle colture orticole. Quest'area era anche caratterizzata, però, dalla formazione sin dal tardo Settecento, per iniziativa cagliaritana, di numerose aziende e fattorie aristocratiche. Cagliaritani erano, infatti, i Cugia, i Manca di Villahermosa, gli Asquer, i Nieddu, gli Aymerich, i Rogier, gli Orrù, i Sanna Randaccio, ecc, che per curare in loco i loro grandi poderi e soggiornarvi piacevolmente con le famiglie si facevano costruire palazzi e ville di profilo architettonico elevato (e talora elevatissimo, come nel caso di Villa d'Orri).

Nella seconda metà del Novecento l'intraprendenza imprenditoriale di questi nobili cagliaritani era raccolta da veri e propri industriali della produzione in serra di frutta, ortaggi, fiori, vivai.
La coltivazione in serra ha caratterizzato la produzione in scala di questi generi per il consumo regionale e per l'esportazione.
Il primo freno a questo dinamismo agro-industriale è stato messo dallo sviluppo della petrolchimica che gli ha sottratto spazio e, soprattutto forza-lavoro, perché i giovani hanno trovato altre opportunità di reddito nel lavoro in fabbrica e nel suo indotto nel territorio. Conseguenze analoghe ha avuto lo sviluppo tumultuoso dell'industria turistica, con la creazione di una forte domanda di lavoro, seppure prevalentemente stagionale.

Ne è stato un corollario immediato l'invasione delle coste da parte delle seconde case (di sardi, italiani e stranieri, che spesso le hanno trasformate in residenze principali), fenomeno che ha esaltato la speculazione edilizia e la cementificazione dei litorali.

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

005. *Investimenti in beni immateriali in microimprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

006. *Investimenti in beni immateriali in PMI (compresi i centri di ricerca privati) direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

023. *Sviluppo di competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale, l'imprenditorialità e l'adattabilità delle imprese ai cambiamenti*

024. *Servizi avanzati di sostegno alle PMI e a gruppi di PMI (compresi i servizi di gestione, marketing e progettazione)*

027. *Processi di innovazione nelle PMI (processi, organizzazione, marketing, co-creazione, innovazione guidata dall'utente e dalla domanda)*

145. *Sostegno allo sviluppo di competenze digitali*

146. *Sostegno per l'adattamento dei lavoratori, delle imprese e degli imprenditori ai cambiamenti*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 3

Riqualificazione dei mercati civici in chiave multifunzionale e promozionale

I mercati civici dei comuni si trovano in **posizioni centrali** rispetto ai comuni che li ospitano, sono posti caratteristici, in cui si vendono prodotti locali e di qualità, che impiegano personale della zona, sempre più in difficoltà a causa della concorrenza della grande distribuzione.

In Italia, seguendo l'esperienza spagnola, i mercati si stanno riqualificando in chiave multifunzionale, **aprendo alla ristorazione e al turismo esperienziale**, al fine di **promuovere i prodotti locali**.
Nella Città Metropolitana di Cagliari c'è già l'esempio positivo del Mercato di Santa Chiara che dal 2018 ha aperto l'area ristoro e si è classificato come mercato turistico.

Il progetto, a partire dal percorso già avviato su san Benedetto e Quirra, suggerisce una valorizzazione dei Mercati Civici similmente alle esperienze di Barcellona, Bologna, Firenze e Roma in cui i clienti possono sia comprare che consumare i prodotti, partecipare a corsi di cucina, ecc., trasformandolo in un centro di innovazione sociale e civica. I Mercati della città metropolitana godono poi di un ulteriore vantaggio competitivo. Grazie al contesto climatico gli spazi limitrofi a essi si prestano favorevolmente al consumo all'aperto, fornendo inoltre una semplice ma efficace soluzione alle limitazioni attuali.

La proposta progettuale è quindi quella di estendere l'idea del mercato multifunzionale di Santa Chiara, integrandola opportunamente a seconda delle specifiche situazioni, a tutti i principali mercati civici dei comuni della Città Metropolitana. Partendo dalla realizzazione di un **progetto pilota**, che potrebbe essere quello di San Benedetto a Cagliari, già destinatario di una proposta di finanziamento avanzata per il PNRR, saranno identificati gli elementi che ne consentiranno la rapida replicabilità.

Il mercato deve diventare uno dei punti (un terminale informativo) in cui in cui è possibile trovare le informazioni per collegarmi con aziende agricole e artigianali sul territorio e fare turismo esperienziale.

Fasi progettuali

- Il coordinamento degli operatori per integrare le competenze e supportare l'ampliamento delle funzioni che il mercato ospiterà;
- Le concessioni e la de-burocratizzazione per l'uso dello spazio pubblico limitrofo per la collocazione di bancarelle, tavoli, ecc.;
- La formazione di personale dedicato, in grado di assistere i clienti nelle lingue inglese, francese e spagnolo;
- Il miglioramento dell'accessibilità al posto, tramite la creazione di un parcheggio sotterraneo e/o il miglioramento dei servizi pubblici, in particolare del TPL, ma anche lo *sharing*;
- Prolungare gli orari di apertura per la vendita, eventualmente alternando nei box due operatori/produttori (uno alla mattina e uno al pomeriggio);
- Lo sviluppo di regole per l'efficientamento dell'uso dell'acqua;
- Individuazioni di partnership con associazioni e soggetti del territorio per attività culturali incentrate sull'enogastronomia, per esempio Scuole di Cucina;
- La promozione di attività culturali e di inclusione sociale;

- La creazione di ambienti di apprendimento (laboratori) sulle caratteristiche degli alimenti;
- La creazione di una comunicazione mirata (segmentazione del target) volta a far conoscere i prodotti e i servizi anche attraverso la creazione di un sito web (si lega alla certificazione, al marchio di qualità e alle azioni di sensibilizzazione sull'alimentazione). Il mercato deve essere promosso come un prodotto;
- La definizione degli eventuali modifiche architettoniche da apportare al Mercato, anche in termini di installazione di fonti di energia alternativa (pannelli fotovoltaici) in modo da caratterizzare l'edificio anche in termini di sostenibilità energetica;
- Creazione di un abaco delle soluzioni replicabili negli altri mercati della Città Metropolitana.

Obiettivi Specifici

- Dare sostegno alle piccole imprese e creare posti di lavoro
- Promuovere i prodotti locali
- Aumentare il turismo

Obiettivi dell'Agenda

3.1.1.1 *Definizione e sostegno alla realizzazione di percorsi educativi legati al contesto*

3.1.1.3 *Rafforzamento delle competenze digitali, tecniche e professionali*

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

5.1.1.1 *Sviluppo della Pesca-turismo*

5.3.2.2 *Promozione e incentivi al consumo a Km 0*

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Prototipo a Cagliari, Mercato di San Benedetto

Tempistiche complessive stimate

2 anni

Attori coinvolti

- Comuni
- Camera di Commercio di Cagliari
- Confesercenti
- Gli operatori dei mercati civici
- Istituto alberghiero
- Laore
- Distretti (del cibo, rurali)
- Coldiretti
- Operatori turistici (consorzi)

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo di coordinamento degli attori coinvolti e sistematizzazione dell'esperienza in ottica di replicabilità sul territorio.
Far gestire il mercato da un'associazione (un Ente di gestione) per snellire la burocrazia, partecipato.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- Recovery Fund (investimento)
- Project Financing con affidamento della gestione delle strutture

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 4

Realizzazione di una campagna di promozione di prodotti ed eventi locali

Questa proposta progettuale, sebbene sia da condurre in maniera indipendente, si pone in forte complementarietà e successione con il progetto sulla "Mappatura vocazionale del territorio".
Una volta identificati i beni su cui puntare si propone la realizzazione di un'ampia campagna di promozione del patrimonio del territorio con la definizione di contenuti promozionali e divulgativi sulle realtà del territorio per gli utenti (turisti e cittadini) del territorio.

Fasi progettuali

- **Fase 1.** Elaborazione di un'immagine coordinata. Idealmente andrebbe ad integrarsi con il progetto "Elaborazione di un Marchio d'Area" come denominatore di tutta la comunicazione del territorio.
- **Fase 2.** Identificazione dei principali temi su cui verterà la campagna (settori, luoghi, eventi e servizi offerti). Il progetto integrerà i risultati emersi dalla "Mappatura vocazionale e creazione di un calendario degli eventi" che già avrà identificato eventi e attività di risalto. A questi si potrà aggiungere uno studio sui principali prodotti eno-gastronomici ed artigianali del territorio, con individuazione anche dei relatori produttori di maggior risalto.
- **Fase 3.** Identificazione dei veicoli di divulgazione: siti internet, piattaforma web (prototipo del CRS4) e mobile, spazi pubblicitari, spazi televisivi, giornali. La piattaforma web potrebbe consentire di realizzare una vetrina di tutti i prodotti (in particolare i piccoli produttori che hanno difficoltà a promuovere i propri prodotti) e di attivare forme di *e-commerce*. Si suggerisce inoltre un semplice studio di fattibilità e di opportunità per nuove modalità di comunicazione, in particolare si citano i GreenGraffiti (**www.greengraffiti.com/it/campagne-pubblicitarie-outdoor**) per una comunicazione sostenibile e di grande impatto.
- **Fase 4.** Stesura del Piano di Comunicazione: identificazione delle tempistiche, degli obiettivi, dei risultati da ottenere e dei mezzi da utilizzare per ciascun argomento/settore individuato per la Campagna.
- **Fase 5.** Attuazione, probabilmente attraverso un appalto o un servizio esterno, sia per quanto riguarda l'elaborazione grafica che quella materiale dei prodotti pubblicitari.

Sulla base del budget stanziato, si potrà anche puntare ad identificare "*Brand Ambassadors*" locali che si prestino a "mettere la faccia" per la valorizzazione il proprio territorio.
Si possono, alternativamente o in aggiunta, stringere delle *partnership* pubblico-privato, per spot pubblicitari, cartellonistica o articoli web, in cui siano gli imprenditori ed imprese del territorio i protagonisti della pubblicità.

Obiettivi Specifici

Valorizzazione delle risorse locali e miglioramento della sinergia tra gli operatori pubblici e privati per comunicare e promuovere il patrimonio.

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.2 *Miglioramento della comunicazione istituzionale via web*

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana di Cagliari

Tempistiche complessive stimate

Fase 1: **2 mesi**
Fase 2: **4 mesi**
Fase 3: **2 mesi**
Fase 4: **2 mesi**
Fase 5: **36mesi**

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari - Ufficio Infrastrutture ICT
- Tutti i comuni
- Soggetti privati chiave del territorio

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto attuatore

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships
- Partnership Pubblico - Private

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

179. *Informazione e comunicazione*

Progetto 5

Contest culinario per valorizzare le eccellenze agro-alimentari locali

Premessa

La proposta nasce con lo scopo di **rivitalizzare i quartieri storici della Città Metropolitana di Cagliari**, qualificare l'offerta commerciale e turistica dei centri urbani, promuovere le bellezze naturalistiche regionali, i preziosi tratti storico-culturali e agro-gastronomici dei territori sardi, coinvolgendo gli osti delle storiche trattorie di cucina sarda, gli artigiani e i commercianti.
Si vuole sfruttare inoltre il fatto che di recente il capoluogo sardo è stato eletto dalla prestigiosa rivista Gambero Rosso 'città eno-gastronomica dell'anno'. Un riconoscimento assegnato al valore identitario del cibo, alla riuscita declinazione turistica dell'offerta culinaria, al successo dell'associazionismo commerciale cittadino.

Proposta

Sfruttando la fama di Cagliari come luogo dove si mangia bene (Città della gastronomia gambero rosso 2021) e prendendo spunto dai format eno-gastronomici televisivi di maggior successo, la proposta si sviluppa a livello di realtà locale dove gli **chef dei ristoranti dei centri storici si sfideranno ai fornelli per valorizzare e presentare le eccellenze agro-alimentari** regionali e creare dei *link* di interesse storico, antropologico e artistico con i terroir isolani.

Elemento centrale sarà la scelta della materia prima, che dovrà essere garantita.
Questo si accompagnerà con la promozione dell'azienda agricola produttrice della stessa e della sua storia.

I piatti proposti dagli chef agli ospiti dei rispettivi ristoranti verranno, infine, serviti ad una giuria tecnica che esprimendo un voto per ogni caratteristica del piatto decreterà il vincitore della competizione - la giuria misura, inoltre: visione e capacità gastronomica, cultura agro-alimentare, capacità di accoglienza, servizio di sala (capacità di offrire informazioni sulle attività culturali offerte dal quartiere), competenze eno-gastronomiche.

Anche il pubblico presente in sala potrà esprimere una valutazione consultiva, postando il commento e la foto del piatto sulle pagine social del consorzio Cagliari Centro Storico.
In palio per i concorrenti che otterranno più like il titolo di *'Food Advisor'* del centro storico e un'escursione turistica esperienziale tra gli attrattori culturali e i laboratori artistici presenti: dagli orafi ai ceramisti, dai pasticceri tradizionali ai panificatori. L'escursione sarà proposta anche a pagamento e comprenderà anche un pernottamento e due pasti con menu selezionati.

Il progetto prevede anche una componente immateriale attraverso riprese dei vari momenti che vanno dal campo al piatto: dalla coltivazione del prodotto a come viene cucinato dai vari chef.
I prodotti utilizzati saranno quelli certificati (vedi progetto marchio d'area) e controllato (vedi progetto sul controllo della filiera).
La vetrina gastronomica diventa così attrattore turistico. Un'opportunità speciale per abbinare la cultura del cibo in Sardegna con la conoscenza sui borghi storici.

La proposta intende partire dalla realizzazione di un **progetto pilota** nel quartiere della Marina a Cagliari dal titolo "Marina di Gusto - Il fior fiore della cucina cagliaritana", organizzato dal Consorzio Cagliari Centro storico, suddiviso in 4 *contest* con scansione temporale mensile (nell'ultimo sabato del mese) per rinnovare con costanza l'attenzione per un evento dalle positive ricadute in ambito culturale ed economico. La realizzazione del progetto pilota consentirà di identificare gli elementi che ne consentiranno la rapida replicabilità eliminando le eventuali criticità emerse.

Fasi della proposta

Coinvolgimento

- Attivazione di un partenariato tra i ristoratori e gli artigiani locali per la condivisione del progetto, a partire dall'associazionismo esistente (i centri commerciali naturali)
- Definizione delle modalità di partecipazione attiva per le votazioni sui social

Sviluppo progettuale

- Calendario
- Temi dei contest tematici
- Escursione esperenziale
- Scelta della giuria (un rappresentante del Centro Commerciale Naturale coinvolto, un giornalista eno-gastronomico, un *social-influencer*, un *sommelier* professionista; un albergatore).

Marketing

- Sviluppo del piano di promozione
- Promozione dell'iniziativa sui media tradizionali e digitali

Obiettivi Specifici

- Dare sostegno alle piccole imprese e creare posti di lavoro
- Promuovere i prodotti locali
- Aumentare il turismo

Obiettivi dell'Agenda

5.3.2.1 *Promozione e incentivi al consumo a Km 0*

5.3.3.1 *Promozione di percorsi di turismo eco-sostenibile*

5.3.3.1 *Sistematizzazione e coordinamento della proposta turistica territoriale*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Prototipo a Cagliari, quartiere della Marina

Tempistiche complessive stimate

- **1 mese** per metterlo in piedi
- **4 mesi** per realizzarlo (1 al mese)
- **6 mesi** per la campagna di comunicazione (ex-ante e ex-post)

Attori coinvolti

- Comuni
- Centri commerciali naturali
- Camera di Commercio di Cagliari
- Confesercenti
- Gli artigiani dei centri storici

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo di coordinamento degli attori coinvolti e sistematizzazione dell'esperienza in ottica di replicabilità sul territorio

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships
- Partnership Pubblico - Private

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 6

Mappatura vocazionale e costruzione di un'Agenda Metropolitana dei servizi e dei prodotti

La proposta si concretizza nella realizzazione di una "Agenda Metropolitana dell'offerta territoriale" che esponga e renda disponibili *on line* i prodotti, servizi ed eventi locali che meglio si associano alla valorizzazione del territorio, alle sue attività economiche e produttive e alle principali vocazioni turistiche della città. Nell'ottica del viaggiatore visitatore, questo richiede una articolazione delle offerte calendarizzate nel tempo e nello spazio dei 17 comuni della Città Metropolitana.

1. La proposta prenderà avvio con una **mappatura dei servizi, dei prodotti turistici** (tra cui attività economiche e produttive e le tipicità dello stesso tipiche del territorio) e degli eventi presenti nella Città Metropolitana. Dopo l'iniziale raccolta dei dati anche col supporto attivo del centro servizi per le imprese della CCIAA, si pensa ad una *call* con cui invitare tutti i soggetti interessati ad inviare la loro candidatura, avendo definito prima i requisiti minimi richiesti per trovare spazio nella vetrina digitale; le Amministrazioni coinvolte, nel contempo, definiscono criteri condivisi (standard di qualità e affidabilità dei prodotti e servizi correlati), per poi procedere alla eventuale selezione dei prodotti, dei servizi e degli eventi da far rientrare nella "vetrina virtuale".
   Oltre agli eventi (di tipo sportivo, culturale, religioso, ecc.) già previsti nella consueta annualità di ciascuno dei 17 comuni del bacino di pertinenza, verranno considerati in sede di programmazione le iniziative inedite che coinvolgano in modo integrato ampie porzioni del territorio di riferimento, secondo un'articolazione capillare e connettiva di itinerari e percorsi esperienziali su base tematica. Importante in questa fase sarà anche rilevare tutte gli eventi connessi al turismo MICE, ovvero convegni, conferenze, seminari e corsi di formazione, congressi professionali, fiere ed eventi altre tipologie di eventi legate al *business trave*l che favorirebbe una forte destagionalizzazione dei flussi turistici oltre che contribuire a far divenire la Città Metropolitana un *hub* di ricerca e innovazione economica.

2. Partendo da questo paniere, verrà costituita una vera **"agenda metropolitana"** comune, scandita in termini sia temporali che spaziali, e un **calendario comune** della Città Metropolitana.
   Ciascuno degli eventi del calendario dovrà essere corredato - sia nella sua variante telematica multimediale che in quella cartacea - di un **apparato esplicativo ben documentato** e di un accurato pacchetto di indicazioni di tipo logistico sulla sua accessibilità (come raggiungerlo) e possibilità di fruizione (come partecipare) da parte dei più ampi target di popolazione, senza disuguaglianze potenziali o esplicite connesse al genere, all'età, alla provenienza, al credo religioso, alle convinzioni personali, alla condizione di salute e autonomia personale.

3. Successivamente, si procederà alla fase di pubblicazione. Sulla scia di buone pratiche ormai ben consolidate su scala nazionale e regionale in altri territori (da Le strade del Vino a Cortes Apertas), sarà creato un portale digitale *user-friendly,* con sistemi di prenotazione da remoto, e ciascun evento del calendario sarà corredato - sia nella sua variante telematica multimediale - di un apparato esplicativo ben documentato e di un accurato pacchetto di indicazioni di tipo logistico sulla sua accessibilità (come raggiungerlo) e possibilità di fruizione (come partecipare) da parte dei più ampi target di popolazione, senza disuguaglianze potenziali o esplicite connesse al genere, all'età, alla provenienza, al credo religioso, alle convinzioni personali, alla condizione di salute e autonomia personale.
   Medesime caratteristiche avrà anche una versione cartacea dell'Agenda, che potrà essere distribuita e resa accessibile alla cittadinanza attraverso postazioni informative fisiche localizzate presso tutti i comuni coinvolti, tra cui per esempio gli uffici informativi municipali.

4. Infine, si prevede un **aggiornamento almeno annuale dell'Agenda** al fine di accogliere nella mappatura iniziative inedite non considerate dalla mappatura iniziale, che coinvolgano in modo integrato ampie porzioni del territorio di riferimento.

La scansione temporale di questo calendario, attraverso la successione degli eventi proposti ai ***city users***, cioè sia alla popolazione dei **residenti** che alla **domanda turistica**, dovrebbe tendere a un riammagliamento spaziale dell'area metropolitana, le cui risorse materiali (es. le sagre connesse alle produzioni agro-alimentari tipiche locali) e immateriali (es. le ritualità tradizionali religiose e storiche oggetto di celebrazioni puntuali, molto radicate nel sentimento diffuso e nella memoria delle comunità d'origine) verrebbero ricomposte quali nodi di una rete di attività capace di innervare tutta l'area metropolitana e di affrancarla, lungo tutto l'anno solare, dai vincoli della stagionalità estiva nell'offerta di servizi di leisure (ristorazione, trasporti anche in modalità *sharing*, valorizzazione delle produzioni alimentari e artigianali, ecc.).
Sarà così uno strumento strategico per diffondere un patrimonio conoscitivo comune delle specificità naturali e antropiche, paesaggistiche e culturali, performative, artistiche e agonistiche oggetto di iniziative dedicate *ad hoc*, innescando pratiche di attraversamento multidirezionale del territorio sempre meno centripete e meno gravitanti esclusivamente sul capoluogo, e sempre più diffuse e bilanciate a medio e ampio raggio.

L'Agenda deve essere parte integrante di altre proposte progettuali quali: "Realizzazione di una campagna di promozione di prodotti e eventi locali" e "App metropolitana".

Obiettivi Specifici

- Diffondere e comunicare in modo efficace la conoscenza del patrimonio territoriale materiale e immateriale oggetto delle ritualità e celebrazioni delle comunità locali facenti parte della città metropolitana;
- Articolare e differenziare l'offerta turistica lungo itinerari esperienziali stagionali distribuiti lungo tutto l'anno solare;
- Estendere le pratiche di fruizione individuale e collettiva degli eventi di tipo sportivo, culturale e religioso, già definiti e ricorrenti entro il perimetro dei singoli comuni, a un bacino più ampio, di scala metropolitana, secondo uno schema reticolare in cui ciascuna iniziativa rappresenti il nodo di uno o più percorsi esperienziali;
- Migliorare l'accessibilità informativa e le condizioni di partecipazione a ciascun evento sia attraverso un portale multimediale ad aggiornamento continuo, che funga da diario interattivo metropolitano, sia attraverso pubblicazioni cartacee disponibili presso tutti i comuni dell'area;
- Promuovere una programmazione più efficiente dei nuovi eventi organizzati, garantendo al contempo una ricca varietà dell'offerta e la riduzione di sovrapposizioni o tempi morti lungo l'anno solare.

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.2 *Miglioramento della comunicazione istituzionale via web*

1.1.1.3 *Adozione degli Open Data in tutte le amministrazioni*

1.2.2.2 *Implementazione di sistemi informatici e standard condivisi per una gestione integrata dei dati*

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*

5.3.3.1 *Promozione di percorsi di turismo eco-sostenibile*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Il diario o agenda comune degli eventi, riferito all'intera città metropolitana, avrà sia una veste telematica multimediale, replicata secondo un identico template nei portali ufficiali di tutte le amministrazioni comunali coinvolte, sia una versione cartacea distribuita presso i banchi degli uffici informativi municipali o, gratuitamente, anche presso la rete di edicole nel territorio.

Tempistiche complessive stimate

3 Mesi:

a) censimento e mappatura dei prodotti, dei servizi e degli eventi esistenti a livello di singolo comune della città metropolitana, secondo tre principali direttrici (sportiva, culturale, religiosa)

b) integrazione di ulteriori eventi che vedano il coinvolgimento di più comuni richiederanno una raccolta capillare di informazioni provenienti dai vari enti municipali

8 Mesi:

c) Realizzazione del portale multimediale

d) Realizzazione della versione cartacea

e) Distribuzione presso gli uffici informativi municipali

Aggiornamento:

f) Aggiornamento continuo da parte degli assessorati al turismo, alla tutela dei beni culturali e allo sport e spettacolo (senza soluzione di continuità, e con la necessità di una gestione costante del database in fieri lungo ogni annualità).

Attori coinvolti

Tutti i comuni della città metropolitana interessati all'iniziativa, sulla base delle attività produttive e commerciali, nonchè degli eventi da far confluire mappatura degli eventi da fare confluire all'interno dell'agenda metropolitana congiunta.

- Assessorati al Turismo, Commercio ed Artigianato
- Camera di Commercio di Cagliari

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana fungerebbe sia da spazio narrativo entro cui dipanare il diario degli eventi previsti in ogni sua porzione socio-territoriale, sia da attore collettivo preposto al coordinamento degli assessorati alla cultura, turismo, sport e spettacolo dei diversi comuni coinvolti, in modo da alimentare costantemente il database comune.
In particolare, questa attività rappresenta uno dei pilastri del lavoro dell'ufficio di coordinamento dell'offerta turistica territoriale da realizzare in capo alla città metropolitana.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

181. *Valutazione e studi, raccolta dati*

Progetto 7

Realizzazione di opere sostenibili di Land Art

Premessa

La Land Art è una delle espressioni più forti ed emozionali dell'arte contemporanea per la difesa della natura e la bellezza.
Cagliari eredita la scelta di essere stata fondata tra paesaggi costieri d'acqua (*wetland landscape*) e pianure fertili e montagne ricche di foreste mediterranee di sclerofille e *habitat* di molte biodiversità. L'arte in natura e *land art* negli ultimi decenni pongono l'accento sulla necessità di privilegiare la bellezza come patrimonio di libertà (come citata da Massimo Venturi Ferriolo, Gilles Clément, Rosario Assunto, Umberto Eco, Andreas Kipar e altri) e la difesa della natura come sfida globale nel contrasto ai cambiamenti climatici. Arte e natura in Sardegna sono stati temi di Maria Lai (i nastri colorati che collegano le donne e gli uomini di una comunità al paesaggio come luogo di vita), Costantino Nivola, Pinuccio Sciola e altri.

Il ruolo degli alberi a Cagliari è sottolineato dal verde collettivo proveniente da tutto il mondo della Città metropolitana e simbolicamente rappresentato dal giardino di Joseph Beuys (vedi le 7000 querce di Kassel) nell'Orto Botanico di Cagliari con al centro una quercia di Sardegna. Tutto ciò, però, non esaurisce gli spazi per ulteriori interventi di arricchimento e abbellimento di parti del territorio finora trascurati se non anche abbandonati e in alcuni casi degradati. Il che rappresenta un'opportunità per la realizzazione di iniziative di recupero fondate sul binomio arte-natura.

Motivazione del progetto

Il Golfo di Cagliari tra mare e stagni verso l'aeroporto è lo scenario ideale di un'opera di *land art* ispirata alla forma di un fiore unico al mondo (Aquilegia nuragica) che rappresenta bellezza di proporzioni auree e biodiversità assoluta. Si tratterebbe, pertanto, di realizzare con la messa a dimora di specie arboree e floreali scelte *ad hoc*, un'opera che rappresenti, vista dall'alto, la riproduzione dell'Aquilegia nuragica, una pianta che oggi cresce spontaneamente nei territori del Gennargentu ricadenti nell'Ogliastra e nella Baronia.
L'opera realizzata su **un'area degradata e inospitale** (quella che oggi si ritrova nello spazio che dal porto di Cagliari arriva verso l'aeroporto) **diventa una filigrana visibile dagli aerei verso l'aeroporto e un bosco visitabile a terra e che si colora con le piante locali**. L' Agenda ONU 2030 e la politica del Green Deal europeo pongono il cambiamento climatico e la tutela della biodiversità come questione globale strategica. L'assorbimento della CO_2 è operato, come sottolineano gli studi dell'IPCC, dalle acque e dalle foreste ed è necessario ripensare l'economia in ottica di circolarità e di risparmio di risorse.

La simbologia del fiore

Il fiore è simbolo di bellezza e accoglienza ed è stato utilizzato per citare un solo esempio italiano nella città di Firenze, con il giglio e il pavimento di Santa Maria del Fiore, considerato uno dei più belli al mondo.

L'Aquilegia della Sardegna è una delle piante più rare al mondo ed è inserita nella Red list dallo IUCN (di cui fanno parte il Kew Royal Botanic Garden, l'Università del Texas, la Sapienza di Roma, il Conservational International, la Microsoft e molti altri).

La motivazione unisce tre aspetti:

- la *land art* che sottolinea la **bellezza del paesaggio**;
- la scienza delle piante e del clima con **azioni concrete per la CO_2 e l'economia circolare**;
- la **comunicazione di unicità di Cagliari** e la simbologia del fiore. In considerazione della mancanza di un simbolo che rappresenti interamente la Città Metropolitana, la scelta dell'Aquilegia nuragica potrebbe costituire una scelta originale che esprime la volontà del territorio metropolitano di essere la porta per tutta la Sardegna e non solo per la parte meridionale dell'Isola.

Obiettivi Specifici

- Sottolineare con l'arte la bellezza di Cagliari con un'opera collettiva di cui tutti i media possono parlare senza barriere ideologiche
- Potenziare l'economia circolare e il turismo dell'intera Città metropolitana
- Migliorare la qualità estetica e funzionale del waterfront della città che si estende verso l'aeroporto e di altre due aree oggi in stato di abbandono o degradate
- Arricchire l'offerta di spazi verdi della città in prossimità del tracciato che oggi accoglie il viaggio di Sant'Efisio verso Nora

Obiettivi dell'Agenda

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

3 opere:

- Nei pressi dell'aeroporto
- Nei pressi dello stagno di Molentargius
- Nei pressi della laguna di Santa Gilla

Sulla base dello spazio necessario potranno essere valutate anche altre possibili localizzazioni.

Tempistiche complessive stimate

3 anni

Attori coinvolti

Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato regionale dell'Agricoltura, Agris Sardegna, agenzia Forestas, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Tecnocasic, Comuni di Cagliari e Assemini

Ruolo della Città Metropolitana

Promotrice e coordinatrice

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

029. *Processi di ricerca e di innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, centri di ricerca e università, incentrati sull'economia a basse emissioni di carbonio, sulla resilienza e sull'adattamento ai cambiamenti climatici*

046. *Sostegno ai soggetti che forniscono servizi che contribuiscono all'economia a basse emissioni di carbonio e alla resilienza ai cambiamenti climatici, comprese le misure di sensibilizzazione*

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

077. *Misure per la qualità dell'aria e la riduzione del rumore*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

080. Altre misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore della conservazione e del ripristino delle aree naturali con un elevato potenziale di assorbimento e stoccaggio del carbonio, ad esempio mediante la riumidificazione delle zone umide, la cattura di gas di discarica

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 8

Mare e monti - Sviluppo dei Poli Turistici Occidentale e Orientale

In sintesi

Su proposta di alcuni comuni metropolitani, tra cui Maracalagonis e Sinnai, la proposta progettuale intende sviluppare l'offerta facendo leva sul parco dei **Sette Fratelli** mettendola in relazione con il turismo balneare di **Torre delle Stelle e Villasimius, per sviluppare un'offerta turistica che non sia solo incentrata sul turismo balneare ma anche una creazione di punti informativi e servizi presso il Parco** (es. ristorazione, cartellonistica), **di punti di *bike sharing* e percorsi per arrivare dalle spiagge alla montagna, e con una simultanea riqualificazione della costa** (coerentemente con il previsto ampliamento dell'area marina protetta).
Lo sviluppo del Polo Turistico tra Torre delle Stelle ed il parco dei Sette Fratelli con nuove attività di turismo attivo e *slow*, una migliore gestione del patrimonio ambientale, nuove infrastrutture di collegamento potrà essere "replicato" anche nel polo occidentale della città metropolitana interessando il parco del Gutturu Mannu e l'area costiera di Pula - Santa Margherita.

Motivazione del progetto

La tipologia di territorio e il clima della regione sono particolarmente favorevoli al **potenziamento del turismo attivo sostenibile**, ovvero un tipo di turismo dove vengono valorizzate tutte le risorse ambientali al fine di una loro fruizione che si basano su un'attività fisica-motoria più o meno intensa ma comunque non impattante sull'ambiente come lo *snorkeling*, la canoa, la bicicletta, il *birdwatching*, il *trekking*, ecc. Il turismo attivo può essere praticato anche nei cosiddetti mesi di sponda e questo conferisce un ulteriore valore aggiunto contribuendo alla transizione - *over tourism to under tourism* - con una promozione più coerente ai contesti e alle produzioni.

Caratteristiche della proposta

La proposta prevede la realizzazione di diverse attività per migliorare la interconnessione tra i due ecosistemi che caratterizzano il polo orientale e occidentale della città metropolitana, quello marino e quello montano:

1. **Avvio di un tavolo di co-progettazione** con le agenzie, associazioni, imprese, ecc. che lavorano nelle aree interessate dalla proposta per identificare punti di debolezza e opportunità di sviluppo (siano essi di *marketing*, di conservazione ambientale, ecc.);
2. **Realizzazione di infrastrutturazione** di piste ciclabili, di sentieri del *trekking*, di pareti scalabili, ecc., allo stato attuale vi sono già numerosi sentieri individuati e segnalati;
3. **Mappatura, misurazione e georeferenziazione** degli stessi tracciati interconnettendoli con le strutture dell'accoglienza diffuse lungo le stesse, in particolare dei punti di ristorazione ed ospitalità;
4. Incentivazione attraverso occasioni di formazione rivolte alle strutture ricettive dedicate e specializzate per forme specifiche di turismo attivo (incluse attività di *birdwatching*) e, a seconda dei casi, attraverso agevolazioni finanziarie per realizzare investimenti a cura degli imprenditori, così da inserirli nei media specializzati che veicolano informazioni a beneficio degli utenti interessati;

5. **Potenziamento dei servizi di mobilità alternativa nelle aree costiere**: un migliore sistema di parcheggi, bus, navette, *bike sharing* per spostarsi dalle spiagge verso le aree montane. Tale attività s'inquadra nel progetto sui nodi intermodali, nello specifico come realizzazione di nodi di terzo livello di tipo gomma-gomma. Nel caso del polo orientale, la sistemazione delle strade di accesso al mare costituirà anche l'occasione per la realizzazione di opere per il deflusso delle acque meteoriche che, ad oggi, trovando confluenza e sfogo nelle strade che portano alle spiagge, le trasformano di fatto in una sorta di foce di fiumi, contribuendo in modo importante all'erosione costiera.

Obiettivi Specifici

- Favorire il turismo *slow* e attivo
- Favorire una diversificazione dell'offerta turistica per segmenti e stagioni dell'anno
- Ridurre l'impatto antropico dell'*overtourism* su spiagge e coste

Obiettivi dell'Agenda

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

4.1.3.2 *Rafforzamento della rete di corridoi ecologici*

4.2.1.3 *Sviluppo di un sistema integrato del verde urbano articolato in nodi e corridoi di interconnessione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

- Sette Fratelli - Torre delle Stelle
- Gutturu Mannu - Pula/Santa Margherita

Tempistiche complessive stimate

Fase 1: **6 mesi**
Fase 2: **6 mesi** per la realizzazione, più tempi autorizzativi
Fase 3: **2 mesi**
Fase 4: **6 mesi**
Fase 5: **12 mesi**

Attori coinvolti

Comune di:

- Sinnai
- Maracalagonis
- Pula

Ruolo della Città Metropolitana

Investimenti diretti per le seguenti infrastrutture:

- Sistemazione tracciati di propria competenza con annessa cartellonistica
- Sistemazione di punti informativi localizzati in prossimità delle aree naturalistiche oggi meno frequentate e ricercate dai viaggiatori
- Inserimento nel portale digitale i prodotti, i servizi e gli eventi e i punti di interesse (naturalistici, paesaggistici, ambientali e storico-culturali) georeferenziati del territorio riguardanti le aree naturalistiche e di montagna

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

083. *Infrastrutture ciclistiche*

087. *Autostrade e strade di nuova costruzione o ristrutturate - rete centrale TEN-T*

088. *Autostrade e strade di nuova costruzione o ristrutturate - rete globale TEN-T*

089. *Collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali TEN-T di nuova costruzione o migliorati*

090. *Altre strade di accesso nazionali, regionali e locali di nuova costruzione o ristrutturate*

091. *Autostrade e strade ricostruite o ammodernate - rete centrale TEN-T*

092. *Autostrade e strade ricostruite o ammodernate - rete globale TEN-T*

093. *Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)*

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

109. *Trasporto multimodale (non urbano)*

114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*

115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*

119. *Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto*

120. *Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra: altri modi di trasporto*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

Progetto 9

Rafforzamento del Turismo crocieristico anche attraverso la creazione di Partnership con compagnie di crociera

Premessa

Quando si affronta il tema del **turismo crocieristico** l'immagine che viene alla mente è quella di gigantesche navi che incombono su Piazza San Marco a Venezia. I mezzi di comunicazione si concentrano soprattutto sulla pressione che il crocierismo esercita sulle città d'arte, tralasciando però il **contributo offerto all'economia** di molte regioni italiane, anche del Mezzogiorno.
In realtà il turismo crocieristico è un mercato in forte sviluppo.
Non prendendo in considerazione il periodo buio odierno provocato dalla pandemia del Covid-19, possiamo tranquillamente affermare che il turismo crocieristico andava a vele spiegate, almeno fino al 2019.

Nel 2019 il comparto Crociere è stato da record: 7 milioni passeggeri nell'Ue.
L'Italia è stata la prima destinazione, affermandosi in testa tra i Paesi Ue: quasi un vacanziere in crociera su tre (27%) è passato per il Belpaese.
In Europa la gran parte del traffico è racchiusa in cinque Paesi membri. Alle spalle dell'Italia, che guida la classifica con la fetta più ampia e di passeggeri (1,9 milioni), troviamo la Spagna (1,5 milioni, 21% del totale) e la Germania (1,1 milioni, 16%), quarta la Gran Bretagna con un milione di passeggeri (14% del totale) e quinto il Belgio. (Fonte Eurostat).

Motivazione della proposta

Riteniamo che la proposta abbia **motivazioni oggettive e trasversali**, in quanto il settore è caratterizzato da **dati socio-economici molto importanti** negli ultimi, a cui il periodo di pandemia ha aggiunto anche motivazioni contingenti, in quanto le difficoltà che stanno passando le grandi compagnie crocieristiche offrono **grandi opportunità**.
Il turismo crocieristico, nell'ambito dell'Agenda Strategica favorirebbe appieno una **differenziazione dei flussi turistici per periodi dell'anno**, infatti le compagnie di crociera lavorano lungo tutto l'arco dell'anno ed il clima favorevole del territorio potrà offrire un'esperienza adeguata anche nei periodi di sponda, tra maggio-giugno e settembre-ottobre.

Caratteristiche della proposta

La caratteristica più importante della proposta è quella di creare **partnership con una o più grandi compagnie di crociera** (tra cui si citano Carnival, che detiene Costa, Carnival Cruise Line, ecc., Royal Caribbean e Norwegian Cruise Line) in cui non è solo il flusso turistico crocieristico ad entrare nel territorio metropolitano ma anche il processo inverso, ovvero che siano gli artigiani, produttori, ristoratori, ecc. a entrare nella crociera.

Essendo la nave una reale "città galleggiante" che offre molteplici servizi ai propri clienti, una forte partnership che favorisca lo sviluppo delle imprese del territorio si orienterebbe a promuovere la vendita dei prodotti e servizi locali anche sulla Crociera per il tempo che la stessa rimarrà nella zona. Ciò si può realizzare attraverso ***fam-trip*** **attraverso i quali i comuni della Città Metropolitana si presentano alle compagnie di navigazione e alla società dei servizi crocieristici Cagliari Cruise Port che già oggi cura il rapporto tra compagnie di navigazione e territorio**.

Inoltre, in una proposta progettuale rivolta non solo a portare i turisti nel territorio metropolitano, ma anche portare i prodotti e la cultura locale sulle navi da crociera, è necessario identificare un sistema strutturato e condiviso di *matching* tra domanda e offerta per quando riguarda i prodotti primari, come cibo e gastronomia, in modo tale che la compagnia di riferimento non debba rivolgersi alla grande distribuzione e che i produttori locali abbiano un cliente assicurato.

In questo senso, il **CRS4** potrà essere un interlocutore di particolare rilevanza avendo già elaborato una **piattaforma che consente di mettere in comunicazione la domanda della Crociera con l'offerta locale**.

Oltre a questioni relative alla fornitura energetica e di carburante, cui necessiterà un approfondimento, l'opportunità di per gli attori del territorio che agiscono nel settore primario, nel settore enogastronomico, negli eventi, ecc. di trovare nella Crociera una momentanea protesi spaziale dove vendere i propri prodotti in periodi dell'anno solitamente più "tranquilli" avrà importanti risvolti economici.

Un aspetto segnalato dalla società dei servizi crocieristici riguarda il modo con cui la Città Metropolitana si presenta ai viaggiatori che scendono dalle navi. In tal senso sono da **potenziare i servizi di vario tipo, da quelli legati alla disponibilità di bagni pubblici, ai trasporti nell'ambito dei comuni del territorio, comprese le località meno battute nelle quali sono presenti offerte turistiche di tipo naturalistico e enogastronomico**.

Si suggerisce che, prima di avviare i contatti con le grandi compagnie, si conduca una **analisi di mercato per identificare che tipologia di turismo crocieristico si vuole attrarre sul territorio, di fatti le compagnie sopra citate hanno navi rivolte a diverse tipologie di clientela, da un turismo di lusso ad uno più "di massa"**.

In ogni caso, tale quadro dovrà ovviamente porre massima attenzione alle possibili ricadute ambientali e di preservazione del tessuto urbano, altrimenti le conseguenze saranno più orientate alla prima frase della presente scheda.

Obiettivi Specifici

Organizzazione di *fam-trip* per favorire l'incontro tra offerta territoriale da un lato e società di gestione dei servizi portuali a favore dei crocieristi con l'intento di negoziare con le compagnie di navigazione l'ingresso a bordo di prodotti e servizi del territorio

Obiettivi dell'Agenda

5.3.3.1 *Sistematizzazione e coordinamento della proposta turistica territoriale*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Portus Karalis

Tempistiche complessive stimate

12 mesi

Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Comuni dell'area
- Cagliari Cruise Port
- Associazioni imprese del territorio
- CRS4
- Singole imprese interessate a far conoscere la propria offerta

Ruolo della Città Metropolitana

Facilitatore nell'organizzazione degli incontri tra le parti

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*
166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*
169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*
171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

Progetto 10

Passeggiate Letterarie: creazione di percorsi turistici pedonali tra Comuni ispirati a temi letterari

Premessa

La definizione di percorsi destinati alla mobilità pedonale, sia infra che inter-comunali, che attraversino capillarmente i territori dei 17 comuni facenti parte della Città Metropolitana - a partire dal capoluogo, e prevalentemente alla scala del quartiere - trova nella falsariga letteraria una modalità inedita e attrattiva di conoscenza del tessuto urbano e periurbano. Infatti, la definizione di itinerari punteggiati da luoghi significativi che hanno funto da scenari in opere narrative di pregio nell'ambito della produzione classica e contemporanea ambientata nella vasta conglomerazione focalizzata sul comune capoluogo, ma non riducibile solo ad esso, costituisce una modalità per diffondere al contempo la conoscenza dei territori e la cultura di cui esprimono traccia, attraverso le opere di ingegno che da essi hanno tratto spunto.

Fasi progettuali

Fase 1:
La premessa alla delineazione dei percorsi e delle tappe inscritte in ciascuno di essi, per avviare l'attività delle passeggiate letterarie, è una **selezione di alcuni dei romanzi e testi più noti di scrittori e scrittrici che hanno scelto Cagliari e i comuni limitrofi per sviluppare le proprie storie**, spesso tradotte anche in opere cinematografiche di ampia diffusione (si pensi a "Bellas Mariposas" di Salvatore Mereu: dalla città portuale eterogenea e simile a un bazaar d'Oriente dei primi del Novecento, fissata dalla penna del viaggiatore Lawrence, al centro storico devastato dalle bombe nei ricordi d'infanzia di Giuseppe Dessì, passando per la memoria de Is Mirrionis e San Michele di Sergio Atzeni, o ai gialli ambientati nella prima e seconda cintura di Flavio Soriga, Giulio Angioni, Giorgio Todde, per citarne solo alcuni.
Potrebbe anche essere selezionato un testo letterario che non abbia un nesso reale con il territorio ma che possa trovare in esso un contesto evocativo nel quale dipanare una narrazione avvincente.

La relazione tra il tema e la passeggiata ad esso connessa può quindi tradursi in almeno tre modalità di creazione di un percorso:

- su base storico-letteraria-cinematografica, se esiste una stretta corrispondenza tra il libro o l'autore e il territorio ed è possibile seguire un tracciato fedele alla narrazione pregressa;
- su base evocativa quando si tratta di un testo letterario che non ha riscontro diretto col territorio, ma che può prestarsi a suggestivi giochi di ruolo, ad esempio nel caso di opere di genere fantasy in funzione delle quali i luoghi potrebbero essere rinominati (es. la terra di mezza Tolkeniana);
- per tipologie logistiche, quando il luogo/i luoghi individuati per ripercorrere la narrazione sono selezionati sulla base di una specifica dotazione architettonico-estetica: una grotta, una villa d'epoca, un forte abbandonato, un faro, un castello, ecc.

Cruciale dovrebbe essere il coinvolgimento delle comunità locali nell'iniziativa. Devono essere coinvolte le persone del luogo, che devono essere protagoniste dell'iniziativa, per diventarne custodi insieme alle imprese che si aggiudicheranno la gestione. Nello specifico si potranno condurre:

- una indagine del territorio rivolta ai cittadini e tavoli tematici con i principali soggetti che operano nel settore letterario e dei beni culturali-architettonici.

- Un coinvolgimento operativo degli studenti e studentesse delle scuole secondarie superiori, nell'ambito dell'offerta formativa dei rispettivi istituti presenti nella Città Metropolitana, incrementando così la valenza didattico-culturale e partecipativa del progetto

Fase 2:
Una volta identificate le opere di maggior valenza e degli itinerari che sarebbero necessari da tracciare, sarà necessario **un confronto tra i diversi Comuni per verificare lo stato di tali percorsi, la condizione dei percorsi stradali, i servizi pubblici quali *sharing*, TPL, punti informativi già presenti**, punti ristoro, ecc. Di fatti, lo stato delle cose sul territorio non è ottimale, e quindi uno dei principali rischi è la creazione di percorsi letterari svincolati dalla realtà prefigurando percorsi nei fatti inaccessibile.

L'obiettivo di tale confronto sarà quindi quello di definire alcuni percorsi già parzialmente realizzati per le infrastrutture già presenti e che adeguatamente sponsorizzati potranno essere già fruibili da turisti e residenti. Si dovranno anche individuare gli interventi infrastrutturali necessari a completarli e/o a completare altri percorsi risultati particolarmente sentiti dalla cittadinanza.
Tavoli di coordinamento intercomunale, ed in fase avanza inter-istituzionale, sono indispensabili per un progetto il cui obiettivo è proprio quello tracciare percorsi che "abbattano" i confini dei Comuni.

Parallelamente al confronto con le amministrazioni comunali, sarà **necessario interloquire con le imprese specializzate nella gestione di servizi culturali** come questi, che si faccia carico di gestire e manutenere il servizio nel tempo. Il rischio altrimenti è pensare qualcosa per i turisti senza un coinvolgimento diretto di chi si occupa di turismo.

Fase 3:
Su un piano pragmatico, la passeggiata letteraria si costruisce collegando tra loro due elementi: le tappe d'interesse e i raccordi tra esse. Le tappe corrispondono ai luoghi-chiave della narrazione (di tipo storico, biografico, paesaggistico, architettonico, ecc.) e dovranno essere facilmente riconoscibili nel testo-fonte. Infatti, a ogni tappa sarà associato un passaggio narrativo saliente per lo sviluppo della storia, o per la descrizione dei personaggi, o per la ricostruzione performativa di un episodio decisivo.

Si potranno in particolare definire due tipologie di percorsi:

1. **Percorsi autonomi**, che cittadini e turisti potranno percorrere in autonomia
2. **Percorsi guidati**, in cui i professionisti del territorio accompagneranno i fruitori.

Ogni tappa sarà contrassegnata da una colonnina descrittiva del passaggio letterario rilevante in ciascun specifico percorso, attivabile in modo interattivo. Dalla Scheda Progettuale "Punti interattivi" si citano ad esempio:

- Index Pole che indica i percorsi per raggiungere i punti di interesse, con sessioni multimediali e di informazione sui mezzi di trasporto;
- Interactive KIOSK, indicatore dei punti di interesse più importanti del territorio con descrizioni multimediali.

I collegamenti tra le varie tappe d'interesse saranno invece la vera ossatura della passeggiata, da punteggiare con servizi (ristorativi, culturali, commerciali, informativi) disposti secondo una cifra reticolare coerente ed individuati dai tavoli della Fase 2.

In questo modo l'attraversamento dello spazio in modalità di mobilità dolce, sia da parte di turisti transitori che di *city users* più frequenti, costituirebbe anche un'occasione di rivitalizzazione delle attività commerciali, ristorative e di altra valenza culturale lungo i percorsi designati.

Obiettivi Specifici

- Creare modalità inedite di attrattività dei territori metropolitani connesse a una domanda turistica o, più in generale, fruitiva di tipo esperienziale
- Migliorare la conoscenza della cultura letteraria e cinematografica ambientata in loco a un pubblico più vasto ed eterogeneo
- Rivitalizzare i territori attraversati dalle passeggiate, siano essi quartieri storici o spazi periferici, attraverso il coinvolgimento delle attività ristorative, commerciali e museali già presenti e da mettere in rete lungo i percorsi selezionati
- Coinvolgere gli studenti e le studentesse delle scuole secondarie superiori in un percorso di cittadinanza attiva ad alta valenza formativa, che preservi la memoria dei luoghi e al contempo ne definisca pratiche d'uso innovative, anche dal punto di vista tecnologico e multimediale
- Compattare le rappresentazioni condivise dei vari territori componenti la città metropolitana attraverso lo strumento connettivo dell'itinerario letterario, in modo da coltivare una narrazione comune che coltivi un senso di identificazione territoriale su base culturale

Obiettivi dell'Agenda

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.2.4 *Riqualificazione e recupero dei luoghi della cultura*

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Su scala di quartiere, il modulo di definizione della passeggiata potrà essere applicabile in ciascuno dei centri urbani confluenti nella città metropolitana, alla luce della produzione letteraria selezionata di cui costituisce una performance interattiva.
A titolo sperimentale, il progetto potrebbe avviare due percorsi pilota: uno in uno dei quartieri storici di Cagliari, e uno in un altro comune della prima o seconda cintura, per un arco di tempo circoscritto (ad es. nei mesi dell'alta stagione turistica).

Tempistiche complessive stimate

Per le fasi di selezione delle opere, definizione delle tappe, coinvolgimento delle scuole, acquisto e disposizione dei devices interattivi distribuiti lungo i percorsi si ipotizza **circa 1 anno**, immediatamente propedeutica alle prime attività sperimentali durante la stagione turistica (nella prospettiva di una destagionalizzazione dell'offerta una volta entrata a regime).

Si propone alternativamente o in aggiunta una Manifestazione d'Interesse dei Comuni a proporre dei possibili percorsi sulla base del proprio patrimonio storico-letterario con un budget massimo.
Sulla base di questi, verranno selezionate le proposte prioritarie come pilota e da li una partnership tra la Città Metropolitana di Cagliari e il Comune, ed eventuali altre associazioni, enti che possono costituire un valore aggiunto.

Una volta definite le opere, la progettazione e la realizzazione sono **circa 3 mesi**.

Attori coinvolti

Tutti i comuni della città metropolitana interessati all'iniziativa, sulla base della selezione dei testi letterari associati al proprio ambito.

Ruolo della Città Metropolitana

La città metropolitana avrebbe il ruolo sia di scenario vivente entro il quale dare corpo alle produzioni letterarie selezionate, convertite in itinerari esperienziali, sia di attore preposto al coordinamento degli assessorati alla cultura e turismo dei diversi comuni coinvolti, in modo da testare un modulo comune declinabile empiricamente nei diversi contesti.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

119. *Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto*
120. *Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra: altri modi di trasporto*
165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*
166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*
169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 11

Oltre il museo virtuale: stanze digitali personalizzate per percorsi di visita reali

I beni artistico-storico-culturali (BASC) offrono un importante sostegno alla crescita e allo sviluppo socio-economico. Tali beni sono connaturati a valori estetici, spirituali, sociali, simbolici, storici e di autenticità e sono soggetti ad una pluralità di valutazioni circa le loro funzioni. I BASC inoltre non solo producono benefici privati (ad esempio quelli direttamente ricavabili dall'esperienza di consumo di tali beni) ma **anche benefici collettivi e soprattutto importanti esternalità**: emblematici in tal senso sono gli effetti che un museo d'arte può generare nei territori ad esso circostanti in termini di aumento dei livelli di occupazione e dell'inclusione sociale. Diversamente dal passato stanno emergendo opportunità nuove circa l'accesso e il consumo dei BASC, che non avviene più in maniera prevalentemente frammentaria e vincolata da contesti reali e/o virtuali perlopiù disconnessi tra loro ma si apre - grazie ai progressi tecnologici - a interconnessioni sempre più fitte e strette.

Basandosi su queste osservazioni obiettivo della proposta è la definizione di un sistema *web-based*, informatico-socio-relazionale *(ICONS - ICT and Cultural goods On a Network System*), finalizzato alla messa a sistema dei vari gestori di BASC e di tutti i fruitori, esistenti e potenziali, dislocati in un territorio (con particolare attenzione a quelli presenti nelle aree più marginalizzate) al fine di favorire un rilancio dello sviluppo e della crescita dello stesso, nel rispetto delle identità culturali che lo caratterizzano.

ICONS rifletterà una **nuova modalità d'interazione tra i fruitori delle opere**, i fornitori dei contenuti culturali e il contesto territoriale, in grado di generare molteplici scenari d'uso.
Nel contempo offrirà l'occasione per sperimentare modalità innovative di fruizione delle risorse storico-ambientali attraverso la proposizione di percorsi turistici alternativi (sviluppati grazie ad un sistema GIS), consultabili *online* e scaricabili su device mobili, creando così **percorsi di visita che offrano non solo contenuti audio-video** (realtà aumentata), ma anche una **canalizzazione di tutte le informazioni rilevanti** (indicazioni stradali, ristoranti, alberghi, ecc.) per una esperienza completa del territorio considerato. In questo modo riducendosi i costi di transazione relativi all'accesso e alla gestione dei BASC sarà possibile realizzare un maggiore livello di accessibilità alla conoscenza, una maggiore capacità nella riorganizzazione delle informazioni ed attraverso ciò una maggiore tutela delle identità culturali.

Fasi del progetto

Analisi degli impatti sul sistema socio-economico:

- analisi delle problematiche connesse alla tutela dei diritti proprietà intellettuale: comporta l'approfondimento sia di aspetti economici (tutela versus apertura) sia di aspetti giuridici connessi con la fruizione virtuale dei beni culturali, sia di aspetti legati alla pianificazione urbanistica;
- analisi della variazione, in termini costi-benefici, delle principali variabili socio-economiche caratterizzanti il contesto territoriale di riferimento tramite analisi statistiche, sociometriche ed econometriche;
- analisi, a partire dalla letteratura sulla *network economy*, delle opzioni di inserimento in un sistema a rete di fornitori di contenuti marginali nella rete dell'industria culturale affinché questi ultimi non vengano resi "invisibili" dalla presenza dei fornitori già in posizione centrale.

Incremento dell'accessibilità alla cultura:

- **Creazione di una redazione che crei e selezioni contenuti**, che faccia da raccordo esperto tra PA, Musei, enti culturali e soggetti a vario titolo coinvolti, in modo tale che vi sia un continuo controllo di qualità dei contenuti, anche rispetto alla loro usabilità nelle forme auspicate dalla scheda (AR), digitalizzazione delle opere (scansione bi o tri dimensionale). Inoltre, in questa fase il coinvolgimento dei professionisti del territorio, attraverso classiche piattaforme di condivisione, come Instagram, per creare i contenuti ridurrebbe i costi e assicurerebbe un coinvolgimento diverso e più attivo degli abitanti.

- **implementazione di un sistema multiutente** per la fruizione virtuale dei beni culturali, che comporta l'organizzazione di contenuti digitali in forma fruibile attraverso un servizio via web caratterizzato da un'interfaccia grafica *user friendly*;
- **riduzione della marginalizzazione dei territori**, tramite la creazione di un archivio digitale georeferenziato, integrato e interrogabile reso disponibile a tutti gli studiosi/ricercatori/*stakeholder* attraverso strumenti relazionali (informatici e socio-economici), al fine di aumentare la diffusione della cultura tipica della regione, riscoprire tesori nascosti e ridurre il *digital-divide*;
- **fruizione personalizzata** del territorio attraverso la possibilità di costruire percorsi tematici, sulla base di chiavi di ricerca, che si tradurranno sia digitalmente in musei o stanze dove raccogliere i BASC di interesse arricchendoli con commenti (*story telling*) e condividendo i risultati attraverso i *social network*, sia fisicamente in percorsi, ottimizzati logisticamente a seconda del mezzo scelto, che toccheranno i luoghi/contenitori in cui si trovano i BASC.

Inoltre tale archivio potrà essere rintracciabile attraverso il portale web della Città Metropolitana e, se realizzata, l'app a disposizione dei viaggiatori che si muovono nel territorio (Progetto 13).

Gestione innovativa e integrata dei beni culturali:

- **approfondimento** delle problematiche relative all'archiviazione e definizione di una modalità di fruizione integrata delle opere d'ingegno digitalizzate provenienti da differenti fornitori di contenuti (museo, galleria, archivio, biblioteca) e di tutti i metadati necessari alla ricerca e alla organizzazione strutturata dell'informazione;
- **organizzazione interrelata** di contenuti digitali aderendo ai canoni di economicità, efficacia e efficienza, universalità e semplificazione gestionale attraverso un sistema che consenta ricerche interrelate tra i vari campi della cultura nonché di creare percorsi di ricerca personalizzati condivisibili tra vari utenti basato su un piattaforma DAM di *back-office*.

Obiettivi Specifici

- Creare modalità inedite di attrattività dei territori metropolitani connesse a una domanda turistica o, più in generale, fruitiva di tipo esperienziale
- Migliorare la conoscenza della cultura letteraria e cinematografica ambientata in loco a un pubblico più vasto ed eterogeneo
- Contribuire alla creazione di un'identità comune della Città Metropolitana di Cagliari
- Fortificare il sistema "a rete" degli operatori che agiscono sul territorio

Obiettivi dell'Agenda

4.2.2.4 *Riqualificazione e recupero dei luoghi della cultura*

5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana di Cagliari

Tempistiche complessive stimate

2 anni

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Tutti i comuni
- Enti pubblici e privanti depositari di BASC

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento tra i vari soggetti e integrazione della piattaforma con il proprio sito istituzionale per la divulgazione dell'iniziativa

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

001. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in microimprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

005. *Investimenti in beni immateriali in microimprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

006. *Investimenti in beni immateriali in PMI (compresi i centri di ricerca privati) direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

007. *Investimenti in beni immateriali in grandi imprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 12

Promozione e sostegno alle sagre locali

Le sagre religiose celebrate nei centri della Città metropolitana sono alcune **decine**, molte delle quali sono segnalate dalle agenzie turistiche. Si tratta, nell'insieme, di una risorsa culturale preziosa, anche perché **costitutiva dell'identità morale e mentale delle popolazioni**, che pongono sempre un'enfasi particolare nel rivendicare primati di antichità e sacralità.

Oltre al loro permanente significato religioso e storico, le sagre possono rappresentare un **potente fattore di attrazione turistica** (in ottica di turismo esperienziale).

Inoltre, le celebrazioni di alcune sagre si svolgono pressoché in continuità nella seconda metà di settembre, e possono favorire il **prolungamento autunnale della stagione turistica**.

Il progetto si propone di:

- condurre una **mappatura delle sagre locali** e di fornire un supporto ai Comuni nella loro gestione **amministrativa, pubblicizzazione e integrazione** con gli altri eventi locali, in ottica di prolungamento della stagione turistica e di intrattenimento dei turisti e cittadinanza. Le sagre infatti sono perlopiù gestite localmente e senza che abbiano un'adeguata visibilità.
- **Approfondire, divulgare e suggerire modifiche alla disciplina che regolamenta tutte le iniziative ricadenti all'interno delle sagre**, al fine di assicurare la tracciabilità dei prodotti e dei manufatti in quell'ambito venduti (prodotti e manufatti integralmente locali e autentici).
- **Coinvolgere le comunità locali per aggiungere ai programmi delle sagre delle componenti nuove, di tipo culturale o esperienziale**, come ad esempio consentire ai turisti di partecipare personalmente alle preparazioni o alle lavorazioni, creando uno scambio, un rapporto tra comunità locali e i turisti e i visitatori.

Obiettivi Specifici

- Accrescimento dei poli di attrazione culturale e turistica nel territorio metropolitano
- Prolungamento autunnale della stagione turistica
- Attivazione di mercati per le produzioni sarde
- Rivitalizzazione della cultura popolare

Obiettivi dell'Agenda

5.1.2.1 *Rilancio dei distretti agroalimentari orientali*

5.3.2 *Valorizzazione del commercio di prossimità*

5.3.3 *Progettazione di un'offerta turistica per stagioni e segmenti di mercato*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio della Città Metropolitana

Tempistiche complessive stimate

6 mesi

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Comuni interessati
- Arcidiocesi di Cagliari

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può porsi come coordinatore del progetto e dei comuni interessati. Può inoltre guidare la definizione del calendario e delle linee guida per la gestione amministrativa e logistica delle sagre, oltre che della loro promozione e comunicazione.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Nota storica

Molte sagre, di cui talora non resta alcuna memoria storica, sono cessate con la distruzione o l'abbandono delle chiese di riferimento. La maggior parte di quelle giunte sino a noi ha ricevuto una nuova qualificazione, e talora anche una nuova posizione calendariale, nel periodo della Controriforma, tra Cinquecento e Seicento, quando la Chiesa romana o cattolica si "arma" di sacerdoti più vocati e istruiti e di strumenti più affinati ed efficaci per l'esercizio del ministero religioso: liturgia, predicazione, indottrinamento e catechesi. La svolta dalla religiosità medievale alla religiosità "moderna" si compie con l'approvazione nel maggio del 1564, con la bolla Benedictus deus di papa Pio V, dei decreti del Concilio di Trento (1545-1563). Un ruolo fondamentale nella loro attuazione svolgono anche gli ordini monastici, e in particolare la Compagnia di Gesù, di recente creazione (1540).

I gesuiti giungono a Sassari nel 1559 e a Cagliari nel 1564, esplicandovi subito un forte protagonismo nell'istruzione religiosa e laica e nella predicazione popolare. E non è un caso, dunque, che la tradizione dati la sagra di Santa Greca di Decimomannu, con la sua imponente processione, al 1565.
Il rito della processione, da e verso la chiesa del Santo/a, è già praticato in età medievale, ma con la Controriforma cattolica viene esaltato il suo carattere scenografico, attirando nel caso di Santa Greca

folle di fedeli dai paesi vicini e meno vicini. Un carattere spettacolare assume anche l'orazione, dal pulpito o da un palco, del predicatore chiamato a tenerla, che è per lo più un monaco, e preferibilmente, se disponibile, un gesuita, perché l'ordine di Ignazio da Loyola ha fatto della predicazione il perno dell'opera di evangelizzazione e di edificazione popolare.
A Decimomannu la chiesa dedicata a Santa Greca, risalente per la sua prima fabbrica al XIV secolo, è stata pure ricostruita nel tardo Cinquecento.

Nella stessa contingenza storica prende forma nuova anche la celebrazione a Quartu della festa di Sant'Elena Imperatrice, anch'essa di chiara ascendenza bizantina ed egualmente attrattiva dei fedeli di molti villaggi, a partire da quelli dell'antica baronia di Quartu (Quartu, Quartucciu, Pirri).
E non sembra essere un caso neppure il fatto che tra Santa Greca e Sant'Elena sembri essersi stabilito in passato una sorta di gemellaggio ante litteram, con scambi di visite di cortesia e di fede.
Anche la chiesa di Quartu dedicata a Sant'Elena (oggi basilica) è stata ricostruita nel tardo Cinquecento.
Da notare che entrambe le sagre, di Santa Greca e di Sant'Elena, si celebrano nel mese di chiusura dell'annata agraria, che un tempo era anche quello di inizio dell'anno nuovo (settembre era cabudanni) e perciò di stipula o di rinnovo dei contratti di società e di lavoro, agrario e domestico.

Della festa di Sant'Efisio, la più importante dell'isola, e certamente anche la più scenografica e "barocca", non si può dire nulla che non sia già noto, se non suggerire l'ipotesi che la sua prima celebrazione nelle modalità attuali vada datata, come per Santa Greca e Sant'Elena, agli anni sessanta del Cinquecento, anche se la tradizione la pone in rapporto con la fine della peste del 1652-1657.
Il legame con questa contingenza drammatica potrebbe rappresentare, allora, un ulteriore potenziamento di sacralità di un rito che ha pure ascendenza medievale, come prova l'esistenza della chiesa di Sant'Efisio di Pula già nel XII secolo.

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 13

App metropolitana su eventi e luoghi del territorio

La proposta consiste nella realizzazione di un'Applicazione *mobile* interoperabile quale contenitore di eventi, news, segnalazioni, servizi, gestione del territorio, ecc. per i fruitori (residenti e turisti) della Città Metropolitana di Cagliari.
Il prodotto si intreccia fortemente con il progetto: "Creazione di un ufficio per il coordinamento dell'offerta turistica". Da quel progetto si devono trarre le caratteristiche per un'APP che non sia ridondante ma più possibile unica. Occorre segnalare tappe non da gruppo esteso ma che offra esperienze uniche e per pochi.

Fasi progettuali

- **Fase 1**: **Ricognizione delle app già esistenti territorio**, con mappatura del patrimonio informativo a disposizione, della qualità e dei gap da colmare rispetto al risultato finale.
- **Fase 2**: **Scelta degli elementi** che andranno a confluire nell'app e rilievo degli elementi che dalla fase 1 sono emersi come mancanti o carenti, in termini di qualità e quantità.
- **Fase 3: Partnership e accordi di collaborazione con gli enti del territorio** metropolitano che erogano i servizi o posseggono i dati necessari ad un continuo aggiornamento dell'applicazione in modalità "collaborativa".
- **Fase 4**: **Elaborazione della piattaforma e divulgazione**.
- **Fase 5: Continuo monitoraggio, ampliamento ed integrazione** delle funzionalità dell'app.

Caratteristiche dell'applicazione

Si elencano di seguito, sulla base di *best practices* già attuate, alcune funzioni ed informazioni che l'Applicazione mobile potrà includere per essere utile strumento sia per i cittadini, sia per i turisti, sia anche come strumento di gestione del territorio per la PA:

- Eventi e news: informazione sui principali avvenimenti sul territorio metropolitano
- Percorsi esperienziali: percorsi georeferenziati tematici (del gusto, letterari, del verde, ecc.)
- Luoghi e persone: album fotografici di luoghi e persone per documentare passato e presente
- Cittadinanza attiva: segnalazione, anche attraverso foto, di criticità del decoro urbano
- Raccolta rifiuti: indicazioni per una corretta raccolta differenziata di area in area
- Utilità: servizi pubblici, annunci di lavoro, oggetti smarriti, ecc.
- Associazioni: informazioni sulle iniziative del terzo settore
- Patrimonio: schede informative georeferenziate sul patrimonio culturale, artistico, ambientale, sulla ricettività e sull'imprenditoria artigianale ed enogastronomico

L'applicazione dovrà essere integrata con i siti istituzionali, e potrà essere messa in relazione con altre proposte quali, per esempio: "Mappatura vocazionale e creazione di un calendario degli eventi (sportivi, culturali, religiosi, professionali)", "Punti informativi" con riferimento alla realizzazione di totem informativi, "Passeggiate letterarie", "Creazione di un ufficio per il coordinamento dell'offerta turistica" in relazione alla gestione e aggiornamento dell'app.

Dal lato dell'utente, l'algoritmo alla base eseguirà un prima scrematura delle notizie prioritarie per l'utente rispetto alla sua localizzazione. Avrà modo di mandare *feedback* per identificare miglioramenti o integrazione della piattaforma, oltre che fornire specifiche segnalazioni in specifiche tematiche affrontate dall'Applicazione.

Per migliorare la fruizione da parte dei turisti del territorio metropolitano, si pensa anche di associare all'applicazione delle modalità di sconti, accessi, indicazioni sui principali siti attrattivi, con annessa possibilità di pagamento. Si tratterebbe di fornire ai turisti diverse tipologie di "carte turistiche" digitalizzate della Città Metropolitana che permetta la fruizione agevolata di tutti i trasporti pubblici e delle varie attrazioni durante la validità della stessa.

Caratteristica essenziale dell'applicazione sarà quella di consentire un tracciamento anonimo, previo consenso dell'utente, degli spostamenti dei fruitori dell'area (preventivamente classificati come residenti o turisti) al fine di costruire una mappa dei flussi per tipologia di utente e per periodo dell'anno.

Obiettivi Specifici

- Accrescimento dei poli di attrazione culturale e turistica nel territorio metropolitano
- Migliorare i sistemi di comunicazione tra gli enti pubblici e la cittadinanza attraverso nuove piattaforme digitali
- Migliorare la conoscenza dei cittadini e dei turisti riguardo al territorio metropolitano
- Promuovere nuovi strumenti di partecipazione per una cittadinanza attiva delle politiche
- Raccogliere dati sui flussi turistici, sui luoghi ed eventi più graditi dagli utenti, contendendo cosi di programmare con maggiore consapevolezza l'offerta

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.2 *Miglioramento della comunicazione istituzionale via web*

1.1.2.2 *Definizione di modalità e strumenti digitali per la partecipazione continua della popolazione*

1.2.2.2 *Implementazione di sistemi informatici e standard condivisi per una gestione integrata dei dati*

1.2.2.4 *Sviluppo di servizi (anche informatici) per il presidio e la gestione del territorio*

5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana di Cagliari

Tempistiche complessive stimate

Fase 1: **2 mesi**
Fase 2: **6 mesi**
Fase 3: **5 mesi**
Fase 4: **3 mesi**
Fase 5: Continuo monitoraggio, ampliamento e integrazione delle funzionalità dell'app

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Città Metropolitana di Cagliari
- Tutti i comuni
- Eventuali altri enti pubblici agenti su specifiche tematiche (trasporti, ambiente, turismo, rifiuti, infrastrutture, ecc.)
- Gli stakeholder coinvolti nell'ufficio per il coordinamento dell'offerta turistica

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento dei vari soggetti coinvolti attraverso l'attivazione di un gruppo di lavoro (ufficio) dedicato.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- UIA Initiative: www.uia-initiative.eu
- Interreg Europe: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- Easi: www.ec.europa.eu/social/easi
- Eni CBCMED: www.enicbcmed.eu
- EU Commission - International Partnerships: www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

016. *Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 14

Supporto ai comuni nella redazione di bandi e partecipazione a fonti di finanziamento esterno

Premessa

I prossimi anni saranno un periodo di particolare importanza per la spesa di fondi pubblici, in particolare per quelli legati al Piano di Rilancio e Resilienza, che vanno ad aggiungersi ad altri canali di finanziamento nazionali ed europei.
È noto, che un punto di debolezza del sistema Italia, è la scarsa efficienza di spesa, con molti di questi fondi che negli anni passati non hanno trovato una destinazione d'uso.

Emerge di importanza strategica quindi fornire agli enti tutti gli strumenti e le competenze necessarie a migliorare il flusso di denaro affinché l'implementazione dei progetti proposti nel Piano Strategico ed in altri Piani trovi finanziamenti rapidi ed accessibili.

Caratteristiche della proposta

La proposta progettuale quindi si riassume in attività di supporto tecnico, consulenza ed assistenza giuridico-amministrativa agli Uffici della Città Metropolitana e a quelli dei Comuni ed appartenenti al territorio metropolitano che riguarderanno primariamente:

- analisi, studio e risoluzione delle problematiche di carattere operativo, organizzativo e strategico che riguardano l'attività contrattuale e pre-contrattuale per la gestione di appalti, contratti e concessioni, nei settori ordinari e speciali;
- individuazione ed assistenza nella definizione delle forme organizzative più appropriate per la gestione delle attività contrattuali e pre-contrattuali in relazione alle caratteristiche dell'assetto organizzativo e funzionale degli enti;
- impostazione, gestione e sviluppo, inclusa l'assistenza nell'avviamento di strutture organizzative per la gestione, in forma aggregata, delle procedure di acquisizioni di lavori, beni e servizi e della pianificazione e programmazione dei fabbisogni;
- impostazione e assistenza nella gestione delle procedure di gara, supportando l'Ente nella definizione dei fabbisogni, nella stesura di atti e di documentazione amministrativa collegati al procedimento e necessari per l'esperimento della gara garantendo la collaborazione dalla impostazione della gara fino alla sottoscrizione del contratto.

In particolare, si fa riferimento alle seguenti attività:

- redazione dei bandi e avvisi;
- definizione dei requisiti di partecipazione;
- pubblicazione di bandi e avvisi;
- assistenza nella delicata fase di gestione dei quesiti dei concorrenti e formulazione delle risposte;
- assistenza nelle attività di valutazione e selezione delle offerte;
- partecipazione a commissioni e seggi di gara;
- redazione di verbali e corrispondenza con i concorrenti;

- supporto specialistico per la gestione telematica delle gare;
- supporto ed assistenza giuridico-amministrativa per iniziative materia di iniziative di Partenariato Pubblico Privato (PPP) con specifico riferimento all'assistenza giuridico-amministrativa e alla consulenza nella gestione di procedure di finanza di progetto e nelle altre iniziative di partenariato pubblico privato (contraente generale, dialogo competitivo, locazione finanziaria, contratti di disponibilità, concessioni di servizi, cessione di immobili in cambio di opere, ecc.);
- analisi e verifica della documentazione amministrativa e tecnica prodotta dagli operatori economici negli interventi di iniziativa privata di finanza di progetto finalizzata all'approvazione della proposta ed alla declinazione della relazione del Responsabile del procedimento, agli organi competenti, per la dichiarazione del pubblico interesse della proposta ovvero al motivato diniego della stessa.

Obiettivi Specifici

- Fortificare le competenze e l'efficienza della Città Metropolitana e degli enti locali che vi appartengono
- Garantire un efficiente e accessibile flusso di finanziamenti

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunali*

4.2.4 *Sviluppo di opere per la mitigazione dei rischi derivanti da eventi estremi*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Uffici dei Comuni e della Città Metropolitana

Tempistiche complessive stimate

2 anni

Attori coinvolti

- Comuni della Città Metropolitana
- Città Metropolitana

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinatore e supporto operativo e formativo per i comuni

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Fondi programma operativo nazionale Città Metropolitane
- Fondi Comunitari Progetto REACT/EU
- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

170. *Miglioramento delle capacità delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi*

171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

Progetto 15

Creazione di un ufficio per il coordinamento dell'offerta turistica

Una destinazione turistica è costituita da uno spazio turistico aperto/pubblico, sul quale insistono e operano entità di natura pubblica e privata, ciascuna con ruoli e funzioni differenti, circostanza che implica, da un lato, la necessità di coordinamento tra tali attori e, per altro verso, quella di ricorrere a forme di gestione partecipativa.

Per creare una destinazione occorre un'**azione di coordinamento volta a rendere coerenti e praticabili, nel medesimo contesto territoriale, più destinazioni tematiche, più progetti, iniziative e attrattori, secondo comuni finalità di crescita e sviluppo sociale armonico ed economico**.
Il **coordinamento**, che presuppone anche una continua e sistematica attività di animazione è una attività che deve vedere gli attori coinvolti impegnati per **Immaginare, Progettare, Disegnare, Modellare, Educare, Formare, Innovare, Guidare** in modo costante e continuativo l'offerta turistica complessiva del contesto territoriale considerato.

Si propone, a tal fine, quindi di costituire un **Ufficio per il coordinamento dell'Offerta turistica della Città Metropolitana**. Si tratta di un ufficio pubblico gestito con finalità pubbliche a beneficio di tutti i pubblici di riferimento della città metropolitana. Il modello organizzativo cui ispirarsi è quello di Trentino Marketing S.r.l., la cui partecipazione societaria è totalmente pubblica, perché pubbliche sono le finalità di tale entità. Ciò non toglie che la partecipazione societaria possa essere aperta anche a privati che, in ogni caso, non può superare il 49,9% del capitale sociale.
La parte maggioritaria e la governance rimane in mano pubblica.

Tale Ufficio ha i seguenti compiti:

a) **promuovere la creazione di una rete permanente** di scambio tra attori del territorio coinvolti nel comparto turistico. L'ufficio di coordinamento ha il compito di facilitare il dialogo tra pubblico e privato, in una prospettiva di reciprocità;

b) **monitorare i flussi dei visitatori** nella destinazione, registrandoli, misurandoli, valutandoli, ecc. Ciò implica la necessità di tracciare, anche con apposite mappe tematiche, questi flussi nel corso del tempo nel modo più preciso possibile sia con riferimento agli spostamenti fisici, ai tempi di percorrenza, di permanenza, ecc. che per quanto attiene alla tipologia di interessi/motivazioni, nonché di spese effettuate nei diversi punti di contatto della destinazione;

c) **analizzare i flussi** di cui sopra per individuare e comprendere le eventuali **criticità** legate al possibile congestionamento di determinati spazi che alla difficoltà di conseguire livelli adeguati di visite capaci di giustificare l'investimento del soggetto che ha attivato quell'attrattore (in coordinamento e ampliando quanto raccolto dal SIRED regionale);

d) **Orientare l'offerta al turismo sostenibile e orientamento al comparto artigiano e enogastronomico**;

e) **promuovere e realizzare strumenti (mappe) che accompagnino il visitatore** nel corso della propria permanenza nella destinazione, supportandolo negli spostamenti e nelle informazioni rilevanti necessari perché l'esperienza della visita sia la più positiva possibile;

f) **progettare e allestire il materiale informativo** da rendere disponibile sia nelle piattaforme di comunicazione digitale istituzionale della più ampia destinazione Sardegna, sia in tutte le piattaforme digitali e analogiche nelle quali la Sardegna può essere commercializzata (*tour operator*, fiere, *infopoint*, ecc.); oltre ad una APP coordinata perché l'informazione va fatta in maniera digitale, coordinata e non deve essere ridondante.

g) **progettare e realizzare calendari, articolati per tematismi e interessi**, compresi gli eventi, per ogni stagione dell'anno tali da rendere fruibili per i visitatori la varietà e la molteplicità delle identità presenti nella destinazione;

h) **favorire la realizzazione di accordi tra operatori pubblici e privati** per definire pacchetti di offerta turistica integrati e appetibili ai pubblici di visitatori potenzialmente interessati alla destinazione;

i) **Concorrere alla definizione dei contenuti delle attività di formazione progettate e gestite dai soggetti istituzionali pubblici (scuole e università) e privati, nonché promuovere direttamente attività di dialogo e informazione sulle strategie turistiche della città metropolitana con tutti i pubblici di riferimento.**

j) **definire un *brand*** in cui si riconoscono tutte le realtà territoriali della destinazione, con possibilità di declinarlo per tematismi e gestione dello stesso con riferimento ai diversi ambiti della comunicazione istituzionale;

k) **coordinare gli uffici informativi (*infopoint*)** presenti nel territorio della città metropolitana sia nella direzione di agevolare l'esperienza dei visitatori, sia in quella di raccogliere dati su tali esperienze. Tale azione di coordinamento passa anche per una **riforma degli *infopoint*** definendo i requisiti professionali degli addetti a tali mansioni. A tale proposito si suggerisce di sviluppare accordi con gli istituti formativi secondari e con le Università sarde che hanno nella propria offerta formativa corsi a indirizzo turistico al fine di incrementare le possibilità di tirocinio per studenti che ne avessero interesse.

l) **ricercare fonti di finanziamento** per progetti specifici finalizzati a migliorare l'offerta turistica della destinazione, anche con il coinvolgimento degli operatori privati, oltre che con una eventuale raccolta di risorse provenienti da operatori pubblici a iniziare dall'Unione europea.

L'Ufficio di valorizzazione dell'offerta turistica integrata deve essere progettato, organizzato e realizzato in modo da rendere agevoli la realizzazione di tali attività.

Sul piano organizzativo l'Ufficio deve operare sulla base di due livelli di azione:

- **uno di tipo strategico-progettuale**; ponendo attenzione ai troppi piani strategici e riportare l'attenzione al piano strategico centrale
- **uno di tipo operativo e strumentale**, ponendo attenzione all'interazione pubblico privato.

Sul piano strategico progettuale si tratta di allestire un **tavolo di discussione** al quale partecipano gli attori territoriali, pubblici e privati (eventualmente secondo il meccanismo della rappresentanza per evitare organismi pletorici), per discutere i dati e definire priorità, progetti, ecc.
A questo livello si richiede la partecipazione attiva e responsabile dei diversi attori che si suppongono interessati al miglioramento continuo dell'offerta territoriale. In tale ambito partecipano non solo i rappresentanti di ogni municipalità della città metropolitana ma anche rappresentanti di ogni categoria di operatori dei servizi turistici di ogni tipo (non solo ricettività e ristorazione ma anche offerta culturale e museale, eventi, intrattenimento, trasporti, pro-loco, ecc.)

Sul piano operativo e strumentale, invece, l'Ufficio deve disporre di **risorse e personale qualificato da assumere attraverso pubblica selezione** secondo criteri definiti di concerto tra la città metropolitana e l'Università di Cagliari. Anche la Commissione per la selezione del personale sarà costituita secondo modalità pubbliche. Tale personale dovrà essere idoneo per lo svolgimento delle attività di cui sopra, compresi i progetti speciali che di volta in volta si rendessero necessari.
Esiste, pertanto, la necessità di istituire all'interno della città metropolitana un apposito ufficio con competenze adeguate in tema di rilevazione e analisi dei dati raccolti nel territorio attraverso i diversi strumenti, in parte già esistenti e in parte da progettare e realizzare, così da creare un sistema informativo integrato quale base per l'assunzione di decisioni razionali nel corso del tempo.
Archivi dati che si devono alimentare automaticamente con il semplice atto turistico di ogni visitatore e non perché qualcuno debba svolgere attività di data entry che nel tempo ha dimostrato di soffrire di lacune non più ammissibili.

In tale prospettiva, tutte le iniziative già presenti nel territorio della città vanno riorganizzate in funzione della partecipazione attiva alle attività di coordinamento territoriale (si pensi per esempio al canale "Cagliari Turismo").

Obiettivi Specifici

- Coordinare l'offerta turistica della destinazione
- Coinvolgere i diversi attori territoriali della destinazione
- Rendere visibile una identità di destinazione finalizzata a favorire la percezione di un contesto variegato ma coordinato
- Migliorare la visibilità degli attrattori finora poco considerati dai visitatori
- Favorire processi di redistribuzione dei flussi di visitatori nel territorio per limitare i fenomeni di congestionamento
- Migliorare il coordinamento della calendarizzazione degli eventi nel corso dell'anno
- Definire offerte turistiche di tipo tematico e di tipo stagionale in modo da esaltare le peculiarità territoriali legate al clima, alle stagioni agricole, agli eventi, ecc.

Obiettivi dell'Agenda

1.2.1.1 *Incremento delle competenze di gestione e digitali dei dipendenti della Città Metropolitana e degli altri enti del territorio*

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

1.2.2.2 *Implementazione di sistemi informatici e standard condivisi per una gestione integrata dei dati*

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Comune di Cagliari

Tempistiche complessive stimate

L'allestimento dell'ufficio può richiedere un tempo che varia in funzione delle risorse già disponibili o da acquisire con acquisti o concorsi

Attori coinvolti

- Città metropolitana,
- Comuni della Città metropolitana,
- Università di Cagliari,
- Autorità portuale e aeroportuale,
- Rappresentanti delle associazioni di categoria interessate,
- Pro-loco,
- Rappresentanti delle associazioni dei consumatori

Ruolo della Città Metropolitana

Stimolatore del processo di costituzione dell'Ufficio, nonché soggetto ospitante l'Ufficio

Potenziali Fonti di finanziamento

Risorse di bilancio della città metropolitana, contributi delle municipalità, risorse RAS

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*
166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*
167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*
169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*
170. *Miglioramento delle capacità delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi*
171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

Progetto 16

Mappatura, governo e controllo della filiera agroalimentare

Il progetto si propone di condurre una **mappatura di tutto il ciclo di produzione agroalimentare**: dalla produzione, alla trasformazione, distribuzione fino all'utilizzo degli scarti e gestione dei rifiuti, al fine di **identificare elementi di criticità e soluzioni**.

Il progetto intende fotografare un sistema alimentare complesso ma ricco di risorse, per aprire un dibattito sulle azioni da mettere in campo per migliorare la connessione tra chi produce, chi commercializza e chi consuma il cibo nella Città Metropolitana.
Particolare attenzione sarà posta, inoltre, nelle analisi delle condizioni negoziali degli agricoltori del territorio, nei controlli della provenienza dei prodotti e della riduzione degli sprechi.

La proposta si struttura nelle seguenti fasi:

- Istituzione di un ufficio di coordinamento del settore agrifood presso la Città Metropolitana che possa garantire un'azione sia informativa ma anche formativa per far crescere gli *stakeholder* e coinvolgere tutti non creando cortocircuiti e mantenendo vivo l'interesse soprattutto dei piccoli e medi produttori.
- **Mappatura delle aziende agroalimentari e del loro ciclo** di produzione, trasformazione e distruzione; in questo senso ci sono già aziende e enti in grado di fornire dati e soluzioni come la Camera di Commercio, l'Agenzia Laore e un ruolo importante ce l'hanno i sindaci dei Comuni.
- **Ricostruzione del quadro di provenienza dei prodotti** consumati sul territorio, in particolare per la carne equina fresca e per le carni preparate e trasformate per le quali - ad eccezione della carne suina - ad oggi non esiste un obbligo di tracciabilità.
- **Individuazione di prodotti tipici sui quali puntare**.
- **Coinvolgimento** dei produttori, soprattutto medio piccoli che, se coinvolti, possono garantire una produzione costante. In questa fase si ritiene fondamentale il ruolo dei sindaci che conoscono bene il territorio e che possono interagire in maniera fondamentale con i piccoli produttori.
- **Ricostruzione delle attuali politiche** adottate a livello locale, metropolitano e regionale.
- Definizione degli obiettivi di *food policy* attraverso la **messa a sistema dell'operato di persone e realtà attive** in diversi ambiti, dal mondo della ricerca universitaria a quello dell'attivismo ambientale, per identificare le specifiche azioni e politiche da mettere in atto in ottica di *food policy*.
- Eventuale condivisione per la creazione del **Marchio territoriale della Città Metropolitana**, così come suggerito con la proposta "Creazione di un Marchio d'Area (#1).
- Adozione di un sistema di **certificazione di qualità** che renda immediatamente riconoscibile la storia del prodotto.
- Passaggio fondamentale della **tracciabilità** del prodotto (*blockchain*) grazie ad agenzie come Agris o ad aziende che già stanno sperimentando questi progetti (Storia dei prodotti).
- Importante condividere con gli *stakeholder* i progressi e alcune modalità di vendita, come per esempio l'**imballaggio** che deve avere una modalità riconoscibile.
- **Rafforzare la catena** tra chi produce e i clienti partendo da quelli più vicini (KM 0), in particolare mappare ristoranti e GDO della zona che possono garantire una produzione costante nel tempo.

Obiettivi Specifici

- Potenziare il settore dell'agrifood andando ad agire sulle criticità strutturali del settore

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.1 *Uniformazione e semplificazione dei processi e delle procedure tra i diversi comuni*

1.1.1.3 *Adozione degli Open Data in tutte le amministrazioni*

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

5.3.22 *Promozione e incentivi al consumo a Km 0*

5.3.3.1 *Integrazione dell'enogastronomia nell'offerta economica*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio della Città Metropolitana di Cagliari

Tempistiche complessive stimate

Un anno per mettere a pieno regime il tutto

Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Municipalità della Città Metropolitana
- CCIAA Cagliari e Oristano
- Comuni e i sindaci
- Laore, Agris, Ass.to Agricoltura, Aziende software

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana si può proporre come coordinatore dell'intero processo di mappatura e analisi, mettendo a sistema gli attori pubblici e privati coinvolti e ponendosi come Ente poi attuatore delle azioni di risposta alle criticità emerse.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

010. *Attività di ricerca e innovazione in PMI, comprese le attività in rete*

015. *Digitalizzazione delle PMI o delle grandi imprese*

023. *Sviluppo di competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale, l'imprenditorialità e l'adattabilità delle imprese ai cambiamenti*

024. *Servizi avanzati di sostegno alle PMI e a gruppi di PMI (compresi i servizi di gestione, marketing e progettazione)*

038. *Efficienza energetica e progetti dimostrativi nelle PMI e misure di sostegno*

039. *Efficienza energetica e progetti dimostrativi nelle grandi imprese e misure di sostegno*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

Progetto 17

Smart Control Room
e sviluppo di un Sistema di Supporto alle Decisioni

Premessa

La Città Metropolitana è soggetta a pressioni ambientali diversificate, legate in particolare all'ormai noto fenomeno dei cambiamenti climatici e dei suoi eventi estremi (eventi alluvionali, inondazioni, siccità, incendi, ondate di calore, ecc.). Tali fenomeni stanno già influenzando e modificando l'ambiente e il territorio della Città Metropolitana, esponendo la popolazione a maggiori rischi per eventi legati a fenomeni di dissesto idrogeologico, incendi boschivi e di interfaccia urbano-rurale, condizioni di prolungata carenza idrica (siccità), con conseguente aumento della competizione per l'utilizzo dell'acqua tra i diversi settori (agricolo, urbano, industriale), fenomeni di erosione costiera e impatti negativi sulla salute.

Di conseguenza è necessario sviluppare una struttura adeguata alle sfide che la Città Metropolitana deve affrontare e che si appoggi su adeguati strumenti di supporto per una gestione dei dati efficiente, efficace ed orientata alla presa di decisioni di rilevanza intercomunale.

Proposta

L'attività prevede la creazione di un **software di supporto alle decisioni**, che consenta di integrare la **conoscenza informativa** di base del territorio, di effettuare **analisi approfondite** ed integrate delle problematiche dell'area e di fornire supporto a tutti coloro che devono prendere decisioni strategiche di fronte a problemi complessi che non possono essere risolti con i modelli della ricerca operativa.
Il sistema è costituito da un insieme di tecnologie informatiche in grado di estrarre in poco tempo e in modo versatile le informazioni utili ai processi decisionali, provenienti da una rilevante quantità di dati.

Il DSS si appoggia, quindi, su una base informativa rappresentata da dati di diversa natura raccolti in un database georeferenziato, che aiutano l'utilizzatore a decidere in maniera ottimale o sub-ottimale sulle azioni da intraprendere in maniera informata, consapevole ed integrata.

Il DSS dovrà essere costruito coerentemente con gli obiettivi di sviluppo definiti in sede politico-istituzionale e in modo tale da poter essere aggiornato laddove questi si modifichino.

Un tale sistema trova la sua naturale collocazione all'interno di una centrale di controllo unificata (*Smart Control Room*), dotata delle ultime tecnologie e attrezzata per ricevere le informazioni di quanto sta accadendo nell'intera area metropolitana. Una piattaforma dove far confluire i big data di carattere geografico e amministrativo. Un vero e proprio strumento intelligente a disposizione delle autorità cittadine per la gestione innovativa di una realtà complessa come quella della Città Metropolitana di Cagliari.

La *Smart Control Room* permetterà, infatti, di monitorare in tempo reale tutto il territorio (in sinergia con il sistema sensoristico predisposto a livello regionale) e, quindi, di intervenire tempestivamente in caso di emergenza, creando una base dati su cui realizzare analisi predittive per migliorare la pianificazione degli spostamenti in città.

Inoltre, il monitoraggio continuo fornirà ai cittadini e all'amministrazione comunale ritorni sul funzionamento dei servizi pubblici, non solo in ottica di trasparenza dell'amministrazione stessa ma anche come base dati di partenza per prendere le giuste decisioni e rendere ancora più efficiente tutto il sistema.

Di fatto la *Smart Control Room* assumerà il carattere di una centrale operativa che gestirà in modo integrato, organico ed efficace i dati della città sfruttando il valore aggiunto delle tecnologie abilitanti quali IoT, Intelligenza Artificiale, *Cloud Computing*.
In quest'ottica è fondamentale un coordinamento forte con la RAS e, nello specifico, con i diversi Sistemi informativi territoriali e ambientali della Regione (es. SIRA). Inoltre, è necessario anche un coordinamento intersettoriale vista la forte trasversalità delle attività di monitoraggio previste.

Il Progetto può beneficiare di progetti e strumenti esistenti, quali il SIRA e il Progetto PON "Agenda digitale" della Città Metropolitana di Cagliari.

FASI:

1. **Riordino conoscenza e definizione del progetto di dettaglio** (6 mesi): In questa fase è compresa la ricognizione dei sistemi informativi esistenti e gestionali esistenti e la comprensione delle loro interazioni, la definizione delle tipologie di dati da acquisire e della frequenza di acquisizione.
2. Gara per affidamento a società specializzate (6 mesi).
3. **Trattamento e normalizzazione di dati derivanti da fonti diverse** (meteorologici, ambientali, di traffico, ecc...).
4. **Costruzione del *Data warehouse*** che raccoglie i dati di diversi enti (24 mesi per essere robusto e alimentato correttamente).
5. **Costruzione del DSS** (6-24 mesi a seconda del numero delle persone dedicate, circa 10-20 persone): è da notare che il DSS vero e proprio rappresenterà l'ultima fase del progetto, dietro c'è un motore da costruire che riguarda principalmente la raccolta dei dati attraverso un sistema informativo che stabilisca cosa serve, con quale frequenza rilevarlo e con quale affidabilità (*data warehouse*). In questo quadro l'interazione con quanto si sta già facendo in Regione è fondamentale.

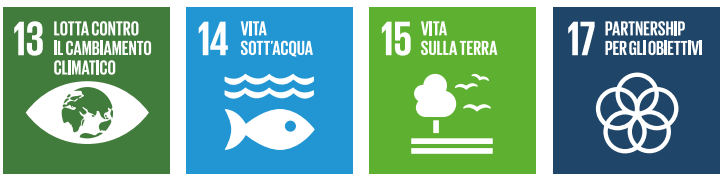
Obiettivi Specifici

- Raccolta, elaborazione, correlazione e rappresentazione delle informazioni provenienti da numerose fonti dati
- Monitoraggio e controllo dello stato della città,
- Supporto tecnico-operativo alle decisioni sociali, economiche e ambientali

Obiettivi dell'Agenda

4.1.1 *Mitigazione del rischio incendi*
4.1.2 *Mitigazione dei rischi ambientali derivanti da attività economiche*
4.1.3 *Tutela degli habitat*
4.1.4 *Riduzione dell'erosione costiera*
1.2.2 *Rafforzamento del coordinamento intercomunale e intersettoriale*
1.2.2.2 *Implementazione di sistemi informatici e standard condivisi per una gestione integrata dei dati*
5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*
5.2.3.1 *Sostegno alle forme di trasferimento tecnologico e di know-how*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Sede della Città Metropolitana per il sistema.

Gli effetti avranno ricadute sull'intero territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

24-30 mesi totali in funzione del team di lavoro per la prima realizzazione e poi integrazione successiva per interazioni con i vari sensori sul territorio, oltre i tempi dell'appalto

Attori coinvolti

- Tutti i comuni della Città Metropolitana;
- Enti pubblici agenti sul monitoraggio e la risposta alle esternalità ambientali (es. ARPAS per dati meteo e inquinamento atmosferico e delle acque);
- Parco di Molentargius;
- RAS e Assessorato Ambiente;
- Protezione Civile;
- Soggetti privati rilevanti per il territorio (es. SARAS);
- Tavolo interassessoriale

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana costituisce l'Ente ideale per poter progettare e gestire tale progetto a servizio dei singoli comuni, perché i singoli comuni non hanno la forza per farlo.
La Città Metropolitana può istituire la *Smart Control Room* e creare il team dedicato alla costruzione del DSS (10-20 persone)

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- Finanziamento Regolamento Re-act
- Programmazione 21-27 con nuovo PON su temi digitali e green
- Next Generation EU

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

016. *Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione*

017. *Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione conformemente ai criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra o di efficienza energetica1*

036. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

Progetto 18

Definizione delle invarianti (componenti base) del territorio

Le invarianti strutturali danno forma ad un territorio e ne segnano identità, qualità e riconoscibilità. Ogni invariante strutturale è caratterizzata da una propria forma, organizzazione e funzionamento ed è prodotta dalle interazioni fra natura, storia e società.

L'invariante strutturale può essere di 3 tipologie: i) materiale; ii) dei processi sociali, economici e naturali; iii) immateriale. Quella di maggior interesse per il presente progetto è la prima, ovvero la componente materiale, che comprende gli aspetti studiati dalla geografia, geologia, fisiografia, tra i quali le conformazioni e le configurazioni territoriali, le caratteristiche fisiche e ecologiche, i caratteri lito-idro-geo-morfologici ed eco-sistemici, le strutture insediative e infrastrutturali, i sistemi agro-forestali, i beni comuni e le caratteristiche qualitative. È lo spazio in cui si trovano muri, ponti, porte, scale, strade, edifici, città, montagne, bacini idrografici, confini fisici e barriere ma anche le attività lavorative e di trasformazione.

La prevenzione dei rischi ambientali passa per una approfondita conoscenza del territorio e delle sue invarianti strutturali materiali.

Il progetto propone di condurre uno studio della struttura urbana e periurbana esistente al fine di identificare le invarianti materiali che assumono particolare interesse per ragioni storiche, funzionali, morfologiche, paesaggistiche nella Città Metropolitana a partire dal sistema dei colli, dal sistema delle aree umide, dai parchi di Gutturu Mannu e dei Sette Fratelli e dal sistema litoraneo del Golfo degli Angeli che ne rappresentano la declinazione più evidente. Tale studio andrà esteso anche alle tutele (intese come indirizzi) e le prescrizioni imposte dalla pianificazione sovraordinata, poiché queste, insieme ai vincoli imposti dalle diverse fasi storiche, segnano il territorio orientando la definizione delle modalità operative future.

Particolare attenzione andrà posta sul "suolo", in quanto molto spesso non viene considerata come invariante, ma nella realtà dei fatti costituisce il primo elemento non modificabile, soprattutto per interventi di mitigazione di problemi di natura idrogeologica e preservare dal rischio di desertificazione.

Fasi progettuali

Fase 1:

- **Costruzione del gruppo di lavoro** e individuazione delle professionalità necessarie.

Fase 2:

- **Definizione dell'approccio metodologico**, partendo dal concetto di paesaggio e approfondendo quindi gli ambiti di paesaggio del PPR declinandoli alla scala corretta intersecandosi con la componente culturale.
- In accordo con il progetto DSS, definire le caratteristiche del database e della trasposizione digitale

Fase 3:

- Avvio e mappatura sfruttando i progetti e attività già finanziati negli ambiti del PPR e del paesaggio urbano: ad es. lo studio di fattibilità per la creazione del museo del paesaggio per alcuni comuni; l'aggiornamento dell'uso del suolo da parte di UNICA commissionato da AD-IS, ecc.

Obiettivi Specifici

- Mappare tutti gli elementi del territorio metropolitano che possono essere di interesse nell'elaborazione delle strategie e delle misure di prevenzione dei rischi ambientali
- Creare una banca dati utile per la ricerca
- Valutazione e mappatura della fertilità dei suoli sia in ambito urbano che peri-urbano (abaco per le azioni per ripristinarla) per ridurre il rischio degradazione e desertificazione

Obiettivi dell'Agenda

4.1.1 *Mitigazione del rischio incendi*
4.1.2 *Mitigazione dei rischi ambientali derivanti da attività economiche*
4.1.3 *Tutela degli habitat*
4.1.4 *Riduzione dell'erosione costiera*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

1 anno

Attori coinvolti

- Enti di ricerca, Università (Master in Architettura del paesaggio)
- Associazioni ambientaliste (Legambiente)
- Laore, Agris, Ordine degli agronomi e forestali
- Formez (corso "Imparare a progettare il paesaggio")

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può coordinare i diversi soggetti coinvolti nello studio, facilitando il successivo utilizzo dei dati.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità*

061. *Prevenzione e gestione dei rischi naturali non connessi al clima (ad es. terremoti) e dei rischi collegati alle attività umane (ad es. incidenti tecnologici), comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi*

170. *Miglioramento delle capacità delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi*

Progetto 19

Servizio integrato di monitoraggio incendi

Il monitoraggio dell'innesco e della propagazione degli incendi è un'azione fondamentale per la **prevenzione e la lotta attiva contro gli incendi**.

In aggiunta all'attività di monitoraggio condotta dalla Protezione Civile, il progetto prevede la **realizzazione di un sistema di sorveglianza continuo**, anche attraverso **sistemi *smart***, che consente di monitorare in tempo reale **potenziali punti di innesco e l'evoluzione dell'incendio** nel tempo. La sorveglianza consente anche di attuare interventi, mirati e immediati, per prevenire reati o violazioni amministrative predisponenti l'innesco di un incendio.

I Sistemi *smart* includono l'implementazione di sensoristica, che dovrà dialogare in modo opportuno con i centri di comando della Protezione Civile (soggetto deputato a intervenire) per avviare le procedure di intervento. È importante anche attivare sistemi di sorveglianza attiva (telecamere a infrarossi) per incidere sul fattore umano (la maggior parte degli incendi avviene per inneschi dolosi) e per aiutare nel monitoraggio fisico degli incendi. Anche l'utilizzo di sistemi di "*collaborative mapping*" risulta importante da realizzare per la gestione *ex-ante*, *in itinere* ed *ex-post*.

Il progetto, quindi, da un lato vuole fornire una rete di informazione, dall'altro lato deve fare sì che l'informazione arrivi ai soggetti giusti. Anche in questo caso, il progetto prevede la partenza con un intervento pilota in un'area più a rischio per poi essere esteso all'intera Città Metropolitana.

Il progetto può beneficiare di alcune attività e "*tool*" già sviluppati a livello regionale, quali**:**

- un modello di simulazione degli incendi, sviluppato dal CRS4, che fornisce informazioni fondamentali per chi gestisce operativamente gli incendi. Si possono simulare gli incendi a partire dal punto di innesco e al variare di diversi parametri e condizioni meteorologiche.
  L'utilizzo del modello è in parte legato a problemi di tipo burocratico: nel periodo estivo, infatti, i vigili del fuoco sono chiamati a supportare l'azione della protezione civile e questo genera problemi di comunicazione e responsabilità;
- sensori che monitorano lo stato fisiologico della pianta in tempo reale prodotti dalla società Natura 4.0, utili per valutare il grado di "secchezza" del combustibile in un'area pilota;
- campagne di sensibilizzazione sul rischio incendi
  (es. Campagna di Legambiente "Non scherziamo con il fuoco");
- *Open Data* sugli incendi pregressi disponibili sul sito della Regione, anche se l'aggiornamento viene effettuato ogni 4/5 anni. Mentre è probabile che dopo che si è sviluppato un incendio importante se ne sviluppi uno nuovo in tempi più veloci (un paio d'anni).

Inoltre, spunti interessanti possono risultare da una interazione con il Progetto Europeo Ofidia 2 (Operational FIre Danger preventIon plAtform - **www.interregofidia.eu**), coordinato dalla Fondazione CMCC, che propone un approccio pragmatico per migliorare la capacità operativa delle comunità e degli stakeholder di rilevare e combattere gli incendi boschivi. Tramite una piattaforma si effettua il monitoraggio "in tempo reale" attraverso i dati da sensori (videocamere HD, reti di sensori *wireless* e droni; si forniscono previsioni meteorologiche; si sviluppa un modello di proiezione del comportamento al fuoco.

Infine, una integrazione è auspicabile con il progetto commissionato dall'ADIS all'Università di Cagliari sull'aggiornamento delle mappe di uso del suolo.

Fasi progettuali

- **Analisi di mercato per l'identificazione della strumentazione più adatta** per la sorveglianza e il monitoraggio degli incendi
- **Tavolo di coordinamento** con gli attori coinvolti nell'implementazione e nella realizzazione del servizio integrato (Protezione Civile, Comuni)
- **Definizione delle procedure** di informazione, comunicazione e intervento coordinate
- Identificazione delle **aree più a rischio** in cui implementare la sensoristica (modello pilota) e testarne il funzionamento e l'efficacia
- Implementazione della **sensoristica**
- **Aggiornamento della mappatura dei combustibili** con dati da satellite.
  La mappa attuale, sviluppata dall'ARPAS (cadenza ogni 15 anni) è disponibile ma ormai datata. Sarebbe quindi necessario un aggiornamento in tempo reale (o comunque con frequenza annuale) e dovrebbe tener conto di diversi fattori, come ad esempio lo stato del terreno e informazioni su eventi pregressi aggiornati con maggiore frequenza. Attualmente, infatti, gli open data pubblicati sul sito della Regione presentano informazioni su eventi di incendio con un ritardo di 4/5 anni, mentre un'area già colpita da incendio può essere nuovamente soggetta ad innesco in tempi più brevi (un paio d'anni)
- **Valutazione** del progetto e della strumentazione **e eventuale estensione** a più aree a rischio su tutto il territorio metropolitano.

Obiettivi Specifici

Prevenire in maniera integrata e efficiente i rischi derivanti dagli incendi.

Obiettivi dell'Agenda

4.1.1 *Mitigazione del rischio incendi*
4.1.3 *Tutela degli habitat*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

8 mesi

Attori coinvolti

- Protezione Civile
- Comuni della Città Metropolitana
- CRS4
- Enti di ricerca
- Università
- Forestas
- Arpas
- Corpo forestale
- Compagnie Barracellari

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può aiutare nell'identificazione delle aree pilota su cui realizzare il primo intervento con l'implementazione della sensoristica e finanziare l'acquisto degli strumenti, in coordinamento con la Protezione Civile.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

016. *Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione*

017. *Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione conformemente ai criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra o di efficienza energetica1*

036. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

037. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

061. *Prevenzione e gestione dei rischi naturali non connessi al clima (ad es. terremoti) e dei rischi collegati alle attività umane (ad es. incidenti tecnologici), comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi*

Progetto 20

Creazione di un osservatorio sulla biodiversità

L'attuazione di reti di monitoraggio delle reti ecologiche, tecnologiche e paesaggistiche (art. 3 legge 45/89) è prevista a livello regionale come contributo al piano regionale PPR.
Questa attività prevede il **monitoraggio della flora, della fauna e degli ecosistemi del territorio metropolitano, e delle loro connessioni**, con l'obiettivo di intraprendere un percorso di sostenibilità e di conservazione dei servizi ecosistemici.

Le **conoscenze di base sulla biodiversità** del territorio derivanti dal suo monitoraggio sono fondamentali per poter intraprendere un percorso di sostenibilità e di conservazione dei servizi ecosistemici.
La pianificazione di una rete di monitoraggio della biodiversità, che possa assicurare una **raccolta dati su lungo periodo in modo pianificato ed organico**, consentirebbe alla Città Metropolitana di dotarsi di una **banca dati essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale**. Inoltre, fornirebbe all'amministrazioni dati utili per la progettazione di infrastrutture verdi, la valutazione di impatto ambientale e monitoraggio dei cambiamenti climatici sul capitale naturale e sulla biodiversità dell'intero territorio metropolitano.

Tali dati potrebbero servire anche nell'individuazione e selezione di una porzione del territorio della Città Metropolitana, fortemente degradato, in cui intraprendere misure di rinaturalizzazione.
Oppure ad uno studio per valutare lo stato di degrado e antropizzazione delle aree naturali per poi prioritarizzare gli interventi di rinaturalizzazione.

Il progetto propone quindi la realizzazione di un Osservatorio dedicato al monitoraggio e allo studio della flora, della fauna e degli ecosistemi (marino, lacuale e terrestre), attraverso le seguenti fasi:

Fase 1:
- Identificazione dello spazio dedicato, partendo dalla riqualificazione di aree attualmente vuote e inutilizzate;

Fase 2:
- Riqualificazione funzionale e architettonica della struttura (alimentandola con energie rinnovabili) e dotandola delle attrezzature necessarie, assicurando l'accessibilità (tendenzialmente dolce) alla zona;

Fase 3:
- Coinvolgimento/assunzione di personale dedicato, tramite manifestazione di interesse e concorsi;

Fase 4:
- Coinvolgimento della popolazione attraverso strumenti di Citizen Science e collaborative mapping (tramite app o tool esistenti o da sviluppare *ad hoc* tramite anche *start up);*

Fase 5:
- Creazione di una partnership con enti di ricerca per la dislocazione di competenze presso l'Osservatorio e per lo scambio di conoscenza. Di grande supporto può essere in questa fase il Dipartimento di Scienze Ambientali che gestisce l'Orto Botanico;

Fase 6:
- *Scouting* di fondi dedicati alla ricerca nell'ambito ambientale e l'attivazione di scambio e partnership con il settore privato allo scopo di finanziare le attività;

Fase 7:
- Definizione di cosa monitorare, creazione di una APP (se non già esistenti) e di una piattaforma per la diffusione dei dati monitorati in formato open (connessione con il progetto DSS);
- Realizzazione di eventi (es. *Forum, Workshop*) su tematiche specifiche (es. su aree umide) per attivare scambi e relazioni con altre aree del Mediterraneo sul tema della biodiversità.

L'Osservatorio sulla Biodiversità è inteso di tipo ***diffuso***, nel senso che il monitoraggio dovrebbe essere fatto in diversi punti dell'area metropolitana, inclusa l'area urbana. Anche le informazioni sui dati di biodiversità raccolti dovrebbero essere "*open*", disponibili e accessibili da tutti anche attraverso l'utilizzo di APP.

Si sottolinea, inoltre, la necessità di interagire con altri progetti/iniziative portati avanti dai singoli comuni dell'area metropolitana su Santa Gilla: ad es, il progetto di realizzazione di un progetto, del valore di 2 milioni di €, approvato dalla Giunta di Cagliari a Dicembre 2020, sulla Rifunzionalizzazione dell'area San Paolo a Cagliari finalizzata alla realizzazione del parco urbano attrezzato sportivo ed educativo che include anche il risanamento di un'area marginale e la riconfigurazione dell'accessibilità della stazione ferroviaria S.Gilla (www.comune.cagliari.it/portale/page/it/pub_378379380__interventi_di_rigenerazione_urbana_del_quartiere_di_santavendrace?contentId=DOC164051I; www.vistanet.it/cagliari/2020/12/15/cagliari-tutto-pronto-per-la-grande-riqualificazione-della-rea-san-paolo-santavendrace-interventi-per-2-milioni/).

Obiettivi Specifici

Attivare dei meccanismi permanenti di monitoraggio della biodiversità sul territorio.

Obiettivi dell'Agenda

4.1.3 *Tutela degli habitat*

4.2.2 *Rigenerazione del patrimonio immobiliare*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Ai margini della Laguna di Santa Gilla, così da stimolare la riqualificazione (area attualmente fortemente degradata), la conoscenza del luogo e la valorizzazione.

Tempistiche complessive stimate

1 anno per la progettazione

1 anno per la realizzazione

Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Enti di ricerca sul territorio
- Università (Dipartimento di Scienze Botaniche e Scienze Ambientali),
- Legambiente,
- Comuni
- Associazioni di volontariato
- Lipu
- FAI
- Scuole
- WWF
- Centri di educazione ambientale
- Parco di Molentarigus

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può porsi come Ente promotore dell'attivazione dell'Osservatorio, favorendo la creazione di partnership e la ricerca fondi. Inoltre la Città Metropolitana deve assumere il ruolo di governance per coordinare tutti progetti e le attività dei singoli comuni su Santa Gilla e le altre aree naturali

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- www.interreg-med.eu

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

004. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in centri di ricerca pubblici e nell'istruzione superiore pubblica direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

012. *Attività di ricerca e innovazione in centri di ricerca pubblici, nell'istruzione superiore pubblica e in centri di competenza pubblici, comprese le attività in rete (ricerca industriale, sviluppo sperimentale, studi di fattibilità)*

029. *Processi di ricerca e di innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, centri di ricerca e università, incentrati sull'economia a basse emissioni di carbonio, sulla resilienza e sull'adattamento ai cambiamenti climatici*

036. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

037. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

061. *Prevenzione e gestione dei rischi naturali non connessi al clima (ad es. terremoti) e dei rischi collegati alle attività umane (ad es. incidenti tecnologici), comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 21

Rafforzamento della relazione tra agricoltura e ambito urbano attraverso la creazione di orti urbani e distretti agricoli

Premessa

L'obiettivo della proposta è **l'integrazione dell'ambito urbano con quello rurale/peri-urbano**.
Con questa ***mission*** la proposta progettuale si inserisce all'interno di una linea strategica che intende invertire il modello centro-periferia che caratterizza la Città metropolitana di Cagliari.
Pertanto, attraverso un approccio integrato, la *governance* di questo processo include diverse sfide: riutilizzo di terreni abbandonati, protezione dell'ambiente, inclusione sociale, partecipazione dei cittadini nella gestione del patrimonio ambientale e delle aree urbane e periurbane.

Si propongono in quest'ottica **due linee di attività complementari**, da un lato la **creazione di orti urbani** in diverse aree urbane e peri-urbane, dall'altro lato la creazione di **distretti agricoli in aree peri-urbane e rurali**.

Motivazione della proposta

Lo *sprawl* edificatorio ha certamente indebolito la componente rurale dell'economia e del territorio, con il conseguente smarrimento di molti dei valori legati al rapporto con la campagna, sebbene non si siano eclissati del tutto. Proprio perché è sempre stato intensamente, ma sapientemente, lavorato e trasformato dall'uomo, **diverse parti dell'agro metropolitano**, tra cui si cita l'agro quartese, **conservano riserve importanti di spazialità e riconoscibilità rurale**, alle quali si può attingere per interventi meditati di riequilibrio tra le masse di edificato e le aree ancora libere.
Tanto più perché l'invadenza edificatoria non ha cancellato del tutto neppure quelle **pratiche di agricoltura e di allevamento** che hanno incorporato negli uomini e nelle donne (e inscritto nei luoghi) i saperi e le sensibilità su cui far leva per promuovere una loro ripresa, utile a integrare e contemperare una residenzialità che trarrebbe un grande beneficio da un rapporto più ordinato e razionale con la campagna e con il paesaggio. Da ciò e dalla favorevole condizione di diverse aree peri-urbane nasce la necessità di riconnettere tali conoscenze del capitale umano al patrimonio naturale e quello storico. Si aggiunga a ciò che vi sono i presupposi per avviare una **trasformazione di molte strade in viali alberati, percorribili in sicurezza a piedi e in bicicletta**, e capaci anche di conferire nuove geometrie e ulteriori attrattive paesaggistiche al disegno complessivo del territorio.

Caratteristiche della proposta

Come anticipato, la proposta progettuale verte su due capisaldi complementari tra loro, da un lato la realizzazione di Orti urbani in diverse aree urbane della Città Metropolitana come intervento che abbraccia diverse tematiche, quali riqualificazione urbana, economia circolare, mitigazione del cambiamento climatico, economia e *sharing economy*, facendo emergere nuove dinamiche di agricoltura intra-urbana; e dall'altro la creazione di distretti agricoli che funzionino in maniera autonoma di un punto di vista energetico e che non siano la periferia ma nuovi centri per nuovi modelli di vita. Si propongono in quest'ottica due linee di attività complementari:

1. **Realizzazione di orti urbani**: strategia urbana a basso costo, per contribuire alla mitigazione dei cambiamenti climatici (es. riduzione ondate di calore), uno strumento per la resilienza urbana, la sostenibilità e la rigenerazione urbana, per sottrarre aree all'erosione del suolo e salvaguardare

le aree verdi. **Gli orti urbani sono infatti una leva per far partecipare i cittadini nei processi di rigenerazione urbana e di riqualificazione ambientale, per riavvicinarli alla natura e al "dialogo intergenerazionale", coinvolgendo fortemente scuole, giovani e anziani.**
L'innovazione è un altro tema importante perché gli orti urbani combinano economia verde e *sharing economy*, attraverso la creazione di comunità urbane, così come l'economia circolare (permacultura, compostaggio, riciclaggio dei rifiuti, ecc.). L'agricoltura urbana è, peraltro, uno strumento per promuovere anche servizi innovativi, attraverso l'uso delle nuove tecnologie, come App dedicate alla partecipazione cittadina nelle decisioni da prendere relative al riuso di terreni abbandonati e dei processi di rigenerazione urbana. Gli orti urbani sono spazi per la promozione di una dieta alimentare e uno stile di vita più sani, sono "le nuove piazze" dove attività culturali si combinano con il benessere sociale, dove si diffondono valori democratici, incentivando la partecipazione dei cittadini, offrendo occasioni d'impegno sociale, diritti di cittadinanza, d'inclusione sociale per i più svantaggiati e per i cittadini a rischio di malattie mentali (attraverso "orti terapeutici"). Grazie alla cittadinanza attiva e alla società civile, negli ultimi 10 anni nelle città europee l'agricoltura urbana si è spostata da un'azione marginale delle città ad azioni strategiche, sia a livello locale che regionale, prese seriamente in considerazione nelle agende di pianificazione e progettazione urbana. Ad esempio, i concetti di rete spaziale come le infrastrutture verdi, corridoi ecologici supportano le strategie che includono specificamente l'agricoltura intra e periurbana, come l'agricoltura urbana resiliente, l'inclusione sociale e la pianificazione alimentare (Celata / Coletti, 2017).

Infine, le nuove sfide scaturite dal Covid19 stanno portando le città a sperimentare azioni innovative per incoraggiare un'alimentazione sana e sicura nonché politiche di autosufficienza alimentare attraverso azioni pilota di sviluppo di orti urbani nei quartieri più poveri (si veda sito web progetto RU:RBAN, Programma URBACT **www.urbact.eu/rurban** e pagina web del Programma IUC International Urban Cooperation **www.iuc-la.eu/wp-content/uploads/2020/11/Impact-SurveyResults_19_-Barranquilla-Velletri-Roma_ESP.pdf**).

2. **Creazione di distretti agricoli: riorientamento urbanistico e civile dei nuclei insediativi del territorio metropolitano**, in particolare con riferimento all'area di Quartu. Di fatti si propongono come possibili luoghi per un progetto pilota alcune aree periurbane quali Bellavista, Capitana, Geremas, S. Andrea, Flumini e Separissiu, dove valorizzare le specializzazioni agricole locali, quali vigneti, mandorleti, oliveti. Di ciascuno di questi «borghi giardino» occorre, poi, **valorizzare le specifiche potenzialità residenziali anche con attività e pratiche produttive compatibili con l'ambiente, quali sono, ad esempio, le specializzazioni agricole mediterranee dell'orto-giardino, del vigneto, del mandorleto e dell'oliveto**, cui i suoli di Quartu, per esempio si prestano magnificamente. Si tratta, del resto, di coltivazioni che possono rivelarsi economicamente interessanti anche sulla piccola scala produttiva, specie in rapporto alla domanda turistica di prodotti locali.
In tale direzione soccorre la ricca tradizione quartese di «agricoltura urbana» e periurbana, di cui restano vivi nella popolazione saperi, competenze e abilità.

Obiettivi Specifici

- Contrastare il modello centro-periferia che si è creato nel territorio metropolitano tra Cagliari e gli altri Comuni
- Ridare valore alle realtà socio-economiche delle zone peri-urbane

Obiettivi dell'Agenda

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*
4.2.1 *Riqualificazione dei vuoti urbani e periurbani*
4.2.2 *Rigenerazione del patrimonio immobiliare*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Orti urbani: aree verdi di proprietà pubblica
(incluse le aree degradate e abbandonate da rigenerare)

Tempistiche complessive stimate

Orti Urbani:
La realizzazione degli orti urbani ha notoriamente un grande impatto assai positivo a livello sociale, ambientale ed economico, costi relativamente bassi e tempi relativamente brevi mediamente inferiori a 1 anno (dall'avviamento al completamento del progetto).

Distretti agricoli (con riferimento al "caso-studio" di Quartu Sant'Elena):
Approvazione preliminare (nel 2021) dell'adeguamento del Piano Urbanistico Comunale di Quartu S. Elena al Piano Paesaggistico Regionale. Contestuale verifica delle condizioni, amministrative e operative, di fattibilità del progetto, tramite la riattivazione dell'Ufficio Urbanistico del Comune (2021).
Definizione dell'agenda dei primi interventi da realizzare (2022).

Attori coinvolti

Tutte le amministrazioni della Città Metropolitana

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo di mediatore orizzontale tra i diversi comuni e di raccordo verticale tra i comuni e gli enti sovraordinati (Regione, Stato, Unione Europea) da un lato e gli attori del territorio (associazioni di cittadini e stakeholder) dall'altro.

Potenziali Fonti di finanziamento

Urbact

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Premessa storica

Il disegno complessivo dell'agro quartese è storicamente scaturito dalla compresenza e sovrapposizione di forme d'uso agricole più varie e meno coattive che nella gran parte dell'isola.
La coltivazione intensiva della vite sin dal Medioevo e la coltivazione del mandorlo dal Settecento erano una importante integrazione produttiva ed economica della cerealicoltura e costituivano, anche, un largo compenso ecologico ai danni che questa arrecava ai suoli con il loro denudamento e impoverimento. Il disegno sempre geometrico dei vigneti, intercalato alle alberature preziose dei mandorleti, frutteti e (talora) oliveti conferiva, inoltre, all'agro quartese notevoli valenze e pregi paesaggistici.

Con l'esplosione demografica degli anni tra il 1961 e il 1991 (da 22.916 a 61.636 abitanti) i connotati storici di Quartu Sant'Elena, sia urbani sia rurali, sono stati per un verso esaltati (sotto l'aspetto quantitativo per la crescita della popolazione, sotto l'aspetto politico e istituzionale anche per il conseguimento del titolo di città), per un altro verso umiliati (per la sua larga trasformazione in periferia residenziale e in località turistica "povera"). Negli ultimi decenni l'espansione abitativa, residenziale e turistica, si è sviluppata a Quartu Sant'Elena in modo incontrollato, con un'occupazione diffusiva e disordinata dell'agro che ne ha largamente abraso e cancellato il disegno storico.

Questo sregolato sviluppo edilizio, questa deregulation urbanistica *ante literam*, è stata favorito anche dalla carenza di proprietà pubblica dei suoli (a prescindere dagli stagni, dalle saline e dal cordone sabbioso litoraneo), qual è derivata dall'affermazione piena in territorio quartese della proprietà privata in seguito alle leggi abolitive del feudo (1836) e degli ademprivi o diritti d'uso collettivo (1865).
In tutto il Novecento il Comune di Quartu non ha perciò potuto disporre che di pochi lembi di suolo urbano e rurale, del tutto inadeguati a supportare una progettazione autonoma di espansione abitativa nell'agro o anche interventi d'integrazione o regolazione dell'iniziativa dei privati.

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

009. *Attività di ricerca e innovazione in microimprese, comprese le attività in rete (ricerca industriale, sviluppo sperimentale, studi di fattibilità)*

010. *Attività di ricerca e innovazione in PMI, comprese le attività in rete*

011. *Attività di ricerca e innovazione in grandi imprese, comprese le attività in rete*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

075. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle PMI*

076. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle grandi imprese*

077. *Misure per la qualità dell'aria e la riduzione del rumore*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

080. *Altre misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore della conservazione e del ripristino delle aree naturali con un elevato potenziale di assorbimento e stoccaggio del carbonio, ad esempio mediante la riumidificazione delle zone umide, la cattura di gas di discarica*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 22

Promozione dei centri di educazione ambientale e sociale

Premessa

Lo sviluppo della Città Metropolitana deve necessariamente basarsi su interventi a favore del benessere delle persone e della promozione di una comunità attiva con un ruolo determinante nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e resilienza della Città Metropolitana.
Una migliore consapevolezza sulle nuove sfide sociali e ambientali che attualmente viviamo, e che stanno condizionando il prossimo futuro, rappresenta una condizione favorevole per una crescita personale a livello del singolo e della comunità. La Città Metropolitana deve quindi avere il duplice obiettivo di accrescere le conoscenze ambientali e sociali della popolazione. Attualmente l'Ufficio di Sviluppo Sostenibile della Città Metropolitana si occupa della promozione e coordinamento di attività volte allo sviluppo di strumenti per la gestione locale sostenibile, gestendo, inoltre, nell'ambito di specifici progetti, le attività di educazione, comunicazione e informazione ambientale.

Già Nodo Provinciale del Sistema Regionale In.F.E.A. (Informazione, Formazione ed Educazione Ambientale) dal 2003, l'ufficio è ora Nodo Metropolitano di Cagliari del Sistema In.F.E.A.S. (Informazione, Formazione ed Educazione all'Ambiente e alla Sostenibilità).
I Nodi territoriali In.F.E.A.S., all'interno del Sistema regionale hanno funzioni di riferimento, di animazione e di raccordo sul piano organizzativo e propositivo nei confronti dei CEAS (Centri di Educazione all'Ambiente e alla Sostenibilità).

Motivazione della proposta

Data l'importanza del ruolo della Città Metropolitana e dei CEAS, sia da un punto di vista ambientale che sociale, promuovendo comportamenti virtuosi che conducano a una gestione sostenibile delle risorse, **appare necessario rafforzare ulteriormente la visibilità di tali attori**, affinché la cittadinanza sia a conoscenza degli sforzi e soprattutto del mezzi a disposizione per creare un sistema socio-ambientale sostenibile.

Caratteristiche della proposta

Per promuovere e dare maggiore visibilità dei CEAS a più livelli, la proposta progettuale suggerisce l'attivazione di nuove attività formative che valorizzino le realtà territoriali esistenti, workshop e attività laboratoriali interattive e strutturate, rivolte a tutti i residenti della città Metropolitana, dai giovani in età scolastica agli anziani, e portali web dedicati, che potranno inoltre ridurre la povertà educativa e aumentare la conoscenza e consapevolezza del territorio da parte di tutti.

Il Progetto propone quindi l'attivazione delle seguenti attività:

- **Workshop** per aumentare la conoscenza del patrimonio ambientale della Città Metropolitana e valorizzarne le potenzialità, rivolto alle amministrazioni, pianificatori e tecnici del settore.
- **Seminario** di sensibilizzazione ai rischi climatici per il territorio della Città Metropolitana.
- **Corso di formazione** su procedure e comportamenti da attuare in caso di **situazioni di rischio e di allerta** rivolto a studenti, docenti, amministrazioni e cittadinanza.
- **Corso di formazione** sulla **parità di genere e sulle disabilità** rivolto a studenti, docenti, operatori sociali e di volontariato.

- **Workshop** contro la **violenza sulle donne** rivolto a studenti, docenti, amministrazioni e cittadinanza
- **Inserimento nel percorso scolastico delle scuole primarie e secondarie dell'area metropolitana di seminari e laboratori** (anche interattivi) specifici per la scoperta della storia e della cultura sarda. **Specifici corsi nelle scuole dell'obbligo potranno contribuire a sviluppare una maggiore consapevolezza sulla parità di genere, sulla violenza sulle donne e delle persone con disabilità**, in modo da stimolare una maggiore inclusione sociale e una riduzione delle disuguaglianze.
  È importante, inoltre, contestualizzare alcune materie scolastiche percepite come distanti dalla realtà nella quale si vive. Un esempio è dato dai contenuti dei programmi ministeriali di storia che non tengono in considerazione il contesto sardo e non valorizzano la civiltà nuragica.
  Anche la storia dell'arte e la letteratura italiana non riportano o valorizzano la produzione artistica e letteraria prodotta da autori autoctoni

Ove queste attività siano già presenti tra quelle proposte dai CEAS, la proposta mira **a rafforzarne la visibilità attraverso un ruolo più attivo della Città Metropolitana relativamente all'implementazione di attività di comunicazione** *ad hoc* su più canali istituzionali e al rafforzamento dei rapporti con enti, imprese e associazioni del territorio che lavorano nell'ambito.

Obiettivi Specifici

- Acquisire maggiori conoscenze per affrontare al meglio le nuove sfide sociali e ambientali del territorio
- Tutelare e valorizzare il patrimonio ambientale
- Migliorare le opportunità di inserimento lavorativo e l'integrazione tra mondo della scuola e mondo del lavoro
- Creare una comunità più resiliente, inclusiva ed equa

Obiettivi dell'Agenda

3.1.1.1 *Definizione e sostegno alla realizzazione di percorsi educativi legati al contesto*

3.1.2.2 *Lotta alla violenza di genere*

3.2.2.2 *Contrasto alla dispersione scolastica*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

- Scuole dell'obbligo
- Centri di educazione ambientale
- Associazioni culturali e sociali
- Amministrazioni pubbliche

Tempistiche complessive stimate

6 mesi

Attori coinvolti

- Centri di educazione ambientale
- Scuole primarie e secondarie
- Settori amministrativi dei comuni relativi alle politiche sociali e ambientali
- Protezione civile
- Università

Ruolo della Città Metropolitana

Un'azione di stimolo e proposta da parte della Città Metropolitana, in accordo con le autorità scolastiche provinciali e regionali, potrebbe apportare significativi vantaggi anche in termini di riduzione del tasso di abbandono scolastico che rappresenta un vero e proprio cancro per l'intera società sarda, che si riflette poi nelle iscrizioni all'università e, di conseguenza, nel basso tasso di laureati.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 23

Nature Based Solutions per l'aumento del verde urbano e la mitigazione delle ondate di calore

Premessa

Piantare alberi in parchi e foreste urbane è probabilmente una delle prime applicazioni di quelle che oggi vengono chiamate **"soluzioni basate sulla natura" (*Nature Based Solutions, NBS*)**: *"azioni per proteggere, gestire in modo sostenibile e ripristinare gli ecosistemi naturali o modificati, che affrontano le sfide della società in modo efficace e adattivo, fornendo contemporaneamente benefici per il benessere umano e la biodiversità"* (Unione internazionale per la conservazione della natura, IUCN). Le NBS basate sulla forestazione urbana si basano sulla gestione e progettazione degli **ecosistemi forestali urbani per soddisfare le richieste percettive-estetiche della società, fornendo contemporaneamente servizi ecosistemici per il benessere umano e benefici per la biodiversità**.

Motivazione della proposta

Gli alberi in ambiente urbano offrono molteplici vantaggi: ad esempio, sono in grado di sequestrare anidride carbonica, assorbire e filtrare sostanze inquinanti, offrire spazi ombreggiati, ridurre il deflusso delle acque piovane, fornire riparo e *habitat* per piante ed animali.
Le NBS basate sulla forestazione urbana si riferiscono a tutte le misure che si possono adottare all'interno degli spazi urbani per zaffrontare le sfide dello sviluppo urbano sostenibile piantando e gestendo gli alberi e i lembi residui di vegetazione naturale presenti nelle città e nelle aree suburbane.
Le *Urban Forest-Based Solutions* combinano la gestione umana con la funzionalità della natura all'interno di contesti (peri-) urbani, offrendo un grande potenziale per uno sviluppo urbano più sostenibile.
In Europa, il mantenimento e il miglioramento delle infrastrutture verdi (di cui UFBS sono un elemento cruciale) fa parte dell'obiettivo 2 della strategia sulla biodiversità dell'UE2020 e dell'azione 7 della strategia dell'UE sull'adattamento ai cambiamenti climatici.

Caratteristiche della proposta

Nelle UFBS sono incluse:

- **Foreste periurbane e urbane, parchi boscosi, piccoli boschi nelle aree urbane e alberi in spazi pubblici e privati:** una scarsa attenzione alla loro corretta pianificazione può causare la perdita di opportunità per sfruttare le sinergie tra la rigenerazione dell'ecosistema e lo sviluppo urbano sostenibile.
- **Strutture ombreggianti, ovvero strutture in grado di schermare la radiazione solare che arriva su strade, marciapiedi ed edifici, in grado di ridurre la temperatura superficiale dei materiali e di ridurre il calore assorbito e irradiato dalla struttura urbana**.
  È necessario che queste strutture ombreggianti siano progettate in modo da non limitare il flusso d'aria, ma da garantire l'assorbimento del calore e la protezione dall'inquinamento atmosferico dell'ambiente circostante, così da ridurre la temperatura dell'aria, offrendo delle "isole di maggior comfort termico" all'interno della città. In tal senso, la presenza del verde urbano può dare un significativo contributo. Non si tratta di semplici "aree verdi", ma di una rete strutturale diffusa e funzionale di sistemi naturali e semi-naturali capaci con i propri "servizi" di migliorare la qualità della vita anche in termini sociali ed economici. Inoltre, è necessario prestare attenzione alle essenze utilizzate negli interventi, evitando specie aliene invasive.

- **Alberi, filari, alberate, aree verdi, giardini pensili e tetti verdi sono interventi che possono ridurre in modo sensibile gli effetti dell'isola e delle ondate di calore**.
  In questo contesto, la diffusione e la gestione coerente di aree vegetate, parte delle Infrastrutture Verdi interconnesse, può rappresentare uno strumento molto efficace per una città resiliente ai cambiamenti climatici. Valorizzare il verde storico della città della Città Metropolitana di Cagliari con una pianificazione condivisa (piano del verde della Città Metropolitana di Cagliari) rappresenta un passaggio centrale verso una condivisione reale di intenti e di azioni.

Nella pianificazione degli interventi è necessario focalizzare l'attenzione sulla flora locale, proponendo la conservazione e valorizzazione della biodiversità locale e proporre delle piantumazioni specie indigene che possono sostenere la rinaturalizzazione dei territori in modo sostenibile.

Gli istituti scolastici sono già molto attivi sul territorio e all'interno della Città Metropolitana sono presenti esperienze (*best practices*) su cui basare le iniziative future: partire dagli istituti scolastici consente il coinvolgimento di tutti i Comuni e per avere successo, deve assicurare una programmazione di almeno 5 anni e finanziamenti adeguati.

Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta anche ai progetti PCTO (ex alternanza scuola lavoro). Esempi pratici per la fase di progettazione:

- **giardini di monitoraggio fenologico**;
- **osservatorio biologico sulle specie aliene invasive**, incluse le criticità patogeniche e parassitarie;
- riconversione delle aree abbandonate dalle attività antropiche (terzo paesaggio).

In aggiunta si propongono due iniziative innovative per il **finanziamento e la fruizione delle strutture sopra esposte** che potranno maggiormente legare i cittadini al verde locale:

- Installazione di **punti interattivi "Micro Index POLE"** da installarsi a presidio delle piante delle aiuole dove, con una semplice scansione di un codice QR, è possibile ascoltare la lettura della scheda illustrativa della pianta nella lingua selezionata, oppure accendere/spegnere le luci in un percorso, trasmettere una musica ecc.
- Nella stessa sede dei punti interattivi, inserire una sensoristica ambientale per migliorare la rete delle informazioni reali sul territorio (es. temperatura, PM_{10}, precipitazione...) che devono essere gestite all'interno di una banca dati (es. TDM del CRS4).
- **Canali di finanziamento pubblico - privati per l'acquisto delle piante, semi, fiori, ecc**. con seguente identificazione e etichettatura delle piante con il nome del proprio finanziatore.

Obiettivi Specifici

- Proporre soluzioni basate sulla natura per contrastare e mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici
- Gestire le aree vegetate presenti e progettare la connettività delle infrastrutture verdi
- Offrire un'opportunità di crescita sostenibile per le aree urbane e peri-urbane

Obiettivi dell'Agenda

4.2.4.3 *Sviluppo di sistemi per la protezione dalle ondate di calore*

4.2.1.3 *Sviluppo di un sistema integrato del verde urbano articolato in nodi e corridoi di interconnessione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Aree urbane e periurbane della città metropolitana

Tempistiche complessive stimate

Almeno 5 anni per la progettazione e la realizzazione degli interventi nelle scuole.

Tempi legati alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli interventi.

Attori coinvolti

Plessi scolastici, CRS4, Comuni

Ruolo della Città Metropolitana

- Coordinamento degli istituti scolastici che daranno la loro disponibilità per la creazione di una prima rete di forestazione urbana nelle scuole
- Proponente

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | www.ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

077. *Misure per la qualità dell'aria e la riduzione del rumore*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 24

Creazione di una gestione integrata e di attività di promozione della rete verde della Città Metropolitana

Premessa

La vita all'aperto è uno stile di vita apprezzato da un numero sempre maggiore di cittadini. Organizzare e gestire le attività outdoor rappresenta quindi un'azione rilevante per un efficiente uso sostenibile delle risorse naturali

Motivazione della proposta

La proposta mira a creare un programma culturale inclusivo e aperto alla città all'interno dei Parchi, urbani ed extra-urbani. Si potrà avviare la proposta a partire da un solo Parco per poi estenderla a più aree verdi. Attraverso tale programma i cittadini impareranno a conoscere meglio, a utilizzare e a contribuire alla conservazione del capitale naturale presente nella Città Metropolitana, stimolando la partecipazione attiva della cittadinanza ed un senso di appartenenza alla Città Metropolitana di Cagliari.

Caratteristiche della proposta

La proposta si concretizzerà su 3 punti chiave:

1. **Creazione di diversi canali e meccanismi di finanziamento per le attività del Parco**, sia per quelle manutentive che per quelle extra-ordinarie ludico-sportive. Sulla base di best practices nazionali si suggerisce, a titolo di esempio, lo sviluppo di un canale "*crowdfunding*" attraverso cui i cittadini stessi possano finanziare il proprio parco; un canale di supporters privati, come imprese del territorio o straniere, che promuovano la preservazione del verde ed uno stile di vita sostenibile.

2. **Creazione di un *Network* stabile composto da aziende del territorio sensibili i temi dell'innovazione e della sostenibilità** per creare un calendario ricco di progetti, eventi ed attività per tutte le età. Compito del Park Manager e dell'ufficio sarà quello di solidificare e ampliare sempre più tale network arricchendo l'offerta del Parco.

3. **Diffusione e divulgazione**. Per questa fase si propone la creazione sia di un sito *web user-friendly* in cui troveranno spazio una mappa georeferenziata con le strutture, i percorsi, le piante, ecc... del Parco, sia un calendario che conterrà le informazioni sugli eventi che si terranno all'interno del Parco stesso. A ciò si aggiunge la creazione di un'applicazione con le medesime funzionalità, sempre consultabile dai cittadini, e che suggerisca le attività all'interno del Parco

Tra i contenuti che applicazione e sito potranno avere si citano a titolo d'esempio:

- percorsi ciclo-turistici o pedonali migliori a seconda delle esigenze del cittadino (percorso casa-lavoro, attività sportiva),
- escursioni guidate, laboratori didattici, attività ludico-ricreative per bambini, seminari scientifici, bio-blitz.
- riconoscimento delle piante lungo un percorso noto (es. **dbiodbs.units.it/carso/chiavi_pub21?sc=47**)
- la segnalazione della presenza di pericolose specie aliene invasive (**www.csmon-life.eu/pagina/eventi/45**), attivando un progetto di *citizen-science*.

  Sulla spinta di tali attività, il cittadino diventa al tempo stesso fruitore e custode del proprio territorio.

Come detto la proposta intende partire con un **progetto pilota**, proponendo un'azione **nella città di Quartu S. Elena** che connetta con 4/5 bretelle "verdi" il parco di Molentargius con la città, **per poi estendersi a tutti i Parchi della Città Metropolitana**.

Tuttavia **si ritiene che la proposta progettuale possa già contenere i diversi Parchi metropolitani nelle parti "digitali"** in modo tale che sito web, calendario, mappa e applicazione possano già accogliere le caratteristiche dei diversi Parchi, e che l'Ufficio di gestione menzionato possa essere luogo di gestione e condivisione delle informazioni a tutti i Comuni che hanno un Parco che aderisce alla proposta. Ad esempio, Legambiente ha condotto diverse esperienze in parchi cittadini (progetto finanziato da FB, festa dell'albero, piantumazione di alberi da frutto).

Reti esistenti da cui far partire progetti pilota:

- parchi fluviali, dove investire in progetti di mitigazione nelle aree di espansione;
- percorso della ciclovia della Sardegna.

Obiettivi Specifici

Far conoscere e rendere fruibili le risorse del capitale naturale presenti sul territorio al fine di :

- avvicinare la popolazione al valore del capitale naturale
- attivare un progetto di *citizen-science* nella Città Metropolitana di Cagliari
- creare una rete di interconnessione sovracomunalee peri-urbane

Obiettivi dell'Agenda

1.2.1.1 *Incremento delle competenze di gestione e digitali dei dipendenti della Città Metropolitana e degli altri enti del territorio*

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

2.1.1 *Rafforzamento della mobilità alternativa*

3.2.2.1 *Promozione dell'attività motoria*

4.2.1.3 *Sviluppo di un sistema integrato del verde urbano articolato in nodi e corridoi di interconnessione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Quartu S. Elena e successivamente intera area metropolitana

Tempistiche complessive stimate

8 mesi di progettazione

10 mesi di realizzazione

Attori coinvolti

- Legambiente,
- Comuni (in particolare Comune di Quartu Sant'Elena)
- Città Metropolitana
- Ente Parco Molentargius

Ruolo della Città Metropolitana

Promotore

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 25

Sistemi *smart* di monitoraggio delle aree umide e degli ambiti fluviali

Premessa

Gli ambiti territoriali nei quali, in occasione di eventi meteorologici critici, si realizza la laminazione, ovvero l'invaso temporaneo delle acque, nelle situazioni ordinarie possono essere considerati come territori fruibili per lo svago e lo sport (parchi urbani). Solo con frequenze estremamente modeste questi ambiti territoriali, possono diventare bacini di raccolta di acqua piovana nei periodi di maggiore intensità delle precipitazioni. Il volume invasato potrà essere successivamente convogliato al recapito finale o usato per usi non potabili (ad es. irrigazione). Questo tipo di opere di mitigazione in ambito urbano possono essere progettate anche come piazze d'acqua (seguendo l'esempio di Rotterdam) e altre opere da inserire nello specifico contesto urbanistico.

In alcune situazioni è possibile ipotizzare la realizzazione di opere di laminazione del deflusso di piena, ovvero la realizzazione di opere che prevedono un certo volume di invaso, disponibile per accogliere temporaneamente un determinato quantitativo d'acqua che andrebbe altrimenti immediatamente scaricato a valle durante l'evento.
La laminazione in aree già umide può consentire una laminazione dinamica che sfruttando le previsioni meteorologiche effettua uno svaso preventivo, creando un volume disponibile per aumentare l'effetto di laminazione solo quando si verifica un evento intenso sul bacino imbrifero. Prime applicazioni di ipotesi di realizzazione di ambiti territoriali dedicati alla laminazione delle portate si possono individuare in ambito metropolitano a ridosso della nuova SS 554 e in prossimità del canale di Terramaini.

Caratteristiche della proposta

La proposta intende supportare i comuni nella progettazione di opere di mitigazione idraulica che contemplino uso di ambiti territoriali per la **laminazione** e di opere per l'ampliamento delle **rete irrigua** nel territorio metropolitano a beneficio dei distretti agricoli, attraverso:

- **La ricerca di *best practices*** nazionali e internazionali replicabili nel contesto metropolitano.
- **Identificazione delle zone** in cui realizzare tali opere, costruzione di un sistema di intervento coordinato su **scala metropolitana** in cui queste soluzioni possano essere realizzate in modalità pilota che poi possano diventare la pratica da riproporre in altri contesti della Città Metropolitana.
- **Redigere un piano di interconnessione** di tali opere. L'idea è creare sistemi di riserva idrica interconnessi su scala metropolitana. I sistemi di riserva devono essere tali da poter servire il territorio a seconda delle necessità, in particolare per l'irrigazione delle aree verdi.

Obiettivi Specifici

- Contrastare il rischio idrogeologico
- Favorire la nascita di spazi e infrastrutture a più finalità d'uso
- Supportare il settore agricolo a mitigare l'impatto di eventi estremi

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

4.2.4 *Sviluppo di opere per la mitigazione dei rischi derivanti da eventi estremi*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Il comune di Selargius ha presentato una proposta per nuove vasche di laminazione con raccolta di dati idro-meteo-pluvio metrici.
Di conseguenza, tale proposta, con le giuste valutazioni, potrebbe accogliere una tipologia di intervento evidenziata all'interno della presente scheda.
Tale progettazione può essere attivata per interventi già previsti da alcuni comuni, quali quelli proposti dal Comune di Cagliari nella zona Pirri-Canale Terramaini e dal comune di Monserrato in prossimità della SS 554.

Tempistiche complessive stimate

Attività da programmare in un arco temporale identificabile nei **prossimi 3 anni**

Attori coinvolti

- Comuni
- Città Metropolitana
- STOI
- Agenzia di distretto idrografico
- Regione Sardegna
- EGAS.

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può gestire il progetto coordinando gli input dei diversi attori coinvolti.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- Recovery Fund

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

064. *Gestione delle risorse idriche e loro conservazione (compresi gestione dei bacini idrografici, misure specifiche di adattamento ai cambiamenti climatici, riutilizzo, riduzione delle perdite)*

065. *Raccolta e trattamento delle acque reflue*

066. *Raccolta e trattamento delle acque reflue conformemente ai criteri di efficienza energetica1*

Progetto 26

Sistemi *smart* di monitoraggio delle aree umide e degli ambiti fluviali

Premessa

Il monitoraggio è la necessaria attività propedeutica alla programmazione degli interventi nonché alla manutenzione delle opere di mitigazione del rischio **nelle aree umide e negli ambiti fluviali e costieri e lungo la rete di deflusso urbana**, al fine di consentire il corretto deflusso delle acque e la salvaguardia delle coste. Il monitoraggio consente inoltre di evidenziare le criticità e quindi definire i lavori di mitigazione, quali regolarizzazioni degli alvei, vasche di laminazione, contenimento dell'erosione e inondazione costiera, realizzazione di nuove opere di drenaggio urbano, programmazione delle attività di manutenzione, ecc.
Aree umide, zone costiere e alvei fluviali in questo contesto devono essere costantemente monitorati.

Quest'attività di monitoraggio ambientale è finalizzata a **sviluppare azioni di pre-allerta e di mitigazione dei rischi conseguenti all'accadimento di eventi critici idro-metereologici e marini, in particolare nel contesto delle variazioni climatiche attese per il futuro**. L'attività prevede una integrazione dei sistemi attualmente esistenti (radar meteo, rete pluviometrica regionale, rete idrometrica, ecc.) con specifiche apparecchiature da installare nell'area metropolitana e da inserire nella rete regionale di monitoraggio.

Caratteristiche della proposta

La proposta prevede:

- La progettazione e implementazione di sensoristica per monitorare in tempo reale le **informazioni idro-meteo-marine nelle aree umide, negli alvei fluviali, nelle zone costiere** anche sulla base delle esperienze in corso e programmate (ad es. per la Laguna di Nora - Pula).
- L'installazione di sensoristica diffusa per **monitorare in tempo reale la rete di deflusso superficiale**. La proposta si basa sull'esperienza del progetto pilota in corso nella Municipalità di Pirri, caratterizzato dall'installazione di dispositivi per il monitoraggio in real-time del livello dell'acqua nelle caditoie di una zona ad elevato rischio idraulico.
- **La condivisione delle informazioni tra tutti i Comuni** e, in particolare, il servizio di monitoraggio regionale gestito dall'ARPA Sardegna.
- La creazione di **sistemi informativi di supporto alle decisioni che integrino le informazioni idro-meteo-marine e quelle relative alla rete di deflusso**, con le azioni di salvaguardia e di protezione civile da realizzare nel territorio a rischio. Questa parte della proposta può trovare sua realizzazione con l'attuazione della proposta progettuale "*Smart Control Room*".
- L'ottimizzazione delle opere di manutenzione e bonifica con affidamenti congiunti e coordinati nell'ambito della Città Metropolitana.
- Adottare sistemi informatici, informativi e dati condivisi a livello inter-comunale.
- Contribuire ad una migliore gestione del territorio naturale metropolitano.
- Monitorare il tessuto urbano in tempo reale per garantire una gestione puntuale delle criticità durante le emergenze ed a supporto della pianificazione degli interventi.
- Estendere su larga scala il progetto pilota attivo nella Municipalità di Pirri.

Obiettivi Specifici

- Adottare sistemi informatici, informativi e dati condivisi a livello inter-comunale
- Contribuire ad una migliore gestione del territorio naturale metropolitano
- Monitorare il tessuto urbano in tempo reale per garantire una gestione puntuale delle criticità durante le emergenze ed a supporto della pianificazione degli interventi
- Estendere su larga scala il progetto pilota attivo nella Municipalità di Pirri

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.4 *Sviluppo di servizi (anche informatici) per il presidio e la gestione del territorio*

4.2.4 *Sviluppo di opere per la mitigazione dei rischi derivanti da eventi estremi*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Aree umide, zone costiere

Tempistiche complessive stimate

Attività da programmare nel prossimo triennio

Progettazione e installazione: 9 mesi

Attori coinvolti

- ARPAS
- Protezione Civile
- Comuni della Città Metropolitana

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinatore del progetto

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

036. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

037. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless*

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

059. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

060. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: altro, ad es. tempeste e siccità (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

064. *Gestione delle risorse idriche e loro conservazione (compresi gestione dei bacini idrografici, misure specifiche di adattamento ai cambiamenti climatici, riutilizzo, riduzione delle perdite)*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

Progetto 27

Mappatura di immobili e spazi inutilizzati sul territorio metropolitano

Sulla base della riforma della trasparenza amministrativa, anche la Città Metropolitana di Cagliari deve rendere disponibile attraverso uno specifico data base lo stock immobiliare di sua afferenza e possibilmente farsi carico di coordinare la diffusione delle omologhe informazioni dei singoli comuni che ne afferiscono.

La conoscenza dello stock immobiliare pubblico dismesso è la prima azione nel quadro della **riduzione delle esternalità negative collettive** (consumo di suolo, emissioni di polveri nell'aria, emissioni nelle acque dei canali e rii, ecc.). Il patrimonio pubblico (non solo quello dismesso) richiede in questa fase di crisi ambientale-sanitaria un'attenta conoscenza della sua consistenza quali-quantitativa. Infatti, il distanziamento sociale richiesto dagli enti di vigilanza sanitaria obbliga a una riorganizzazione degli spazi di istruzione, cultura e svago, in particolar modo nei luoghi chiusi. In questo complesso quadro la conoscenza precisa, possibilmente geolocalizzata, del patrimonio pubblico è uno strumento essenziale per la gestione della vita urbana durante e post epidemia.

La proposta è quindi quella di condurre un'**attività di ricognizione completa del patrimonio immobiliare pubblico** di proprietà della Città Metropolitana di Cagliari e dei comuni afferenti alla stessa.

3 fasi progettuali

- **Fase 0: standardizzazione ed omogeneizzazione piattaforme esistenti comunali** e protezione civile. Accompagnare la costruzione con una raccolta di *best practice* sul recupero del patrimonio dismesso.
- **Fase 1: raccolta dei dati per ciascun cespite**, classificabili come dati di base (descrizione, indirizzo, tipologia, proprietà-stato di diritto, rif. catastali, utilizzo e superficie) e dati più specifici (stato di conservazione, valore storico architettonico, profilo energetico, interventi di ristrutturazione necessari, potenzialità d'uso).
- **Fase 2: costruzione di una banca dati del patrimonio immobiliare** pubblico della Città Metropolitana, **in uso e dismesso**, che raggruppi e organizzi anche i dati relativi al patrimonio immobiliare pubblico dei 17 comuni della Città Metropolitana.
- **Fase 3: ricostruzione digitale** degli immobili secondo una logica BIM (Building Information Modeling), in modo da consentire un'ottimizzazione dei processi di rifunzionalizzazione e valorizzazione degli stessi.

L'attività potrebbe essere condotta con il supporto degli studenti e del corpo docente dell'Università di Cagliari coinvolgendo in una logica interdisciplinare i diversi Dipartimenti (Ingegneria, Architettura, Economia, Giurisprudenza) in base alle informazioni da censire.

Obiettivi Specifici

- Costruire una banca dati capace di fornire la base conoscitiva adeguata per supportare un'azione di governo locale e metropolitano improntata alla sostenibilità sui diversi settori delle politiche pubbliche.
- Velocizzare il processo di riqualificazione dell'asset pubblico, e di riuso dello stesso (qualora dismesso), grazie a una banca dati utile a supportare lo sviluppo di una vision dell'assetto organizzativo dei comuni e della città metropolitana, la programmazione delle risorse pubbliche, gli investimenti da parte dei privati, le iniziative provenienti dal basso (cittadinanza attiva).

Obiettivi dell'Agenda

4.2.4.3 *Sviluppo di sistemi per la protezione dalle ondate di calore*

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

4.2.2.1 *Riqualificazione delle costruzioni ricadenti in aree soggette a pericolosità*

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

4.2.2.3 *Riqualificazione degli immobili abbandonati, fatiscenti e abusivi*

4.2.2.4 *Riqualificazione e recupero dei luoghi della cultura*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio della Città Metropolitana.

Tempistiche complessive stimate

Fase 1: **4 mesi**

Fase 2: **6 mesi**

Fase 3: **1 anno**

Le tre fasi della proposta potranno essere in parte sovrapposte riducendo così i tempi totali necessari al suo completamento

Attori coinvolti

- La Città Metropolitana di Cagliari e i 17 comuni che la compongono
- Università di Cagliari

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana ha il ruolo di soggetto coordinatore del progetto. Oltre ad effettuare una attenta ricognizione del patrimonio in suo possesso e di sua competenza, è chiamata a sviluppare la piattaforma digitale all'interno della quale raccogliere e organizzare in maniera sistematica i dati provenienti da tutte le amministrazioni comunali costitutive dello stesso organo metropolitano.
Il dato deve essere aggiornato annualmente dalle amministrazioni, così come previsto dal DECRETO LEGISLATIVO 14 marzo 2013, n. 33

Inoltre, la Città Metropolitana potrà svolgere il ruolo di regia sia per procedure di mappatura, protocolli tipo per affido, uso temporaneo, compensazioni tra ristrutturazione e gestione.

Potenziali Fonti di finanziamento

Gli assi di finanziamento (europei, regionali, metropolitani) all'interno dei quali potrebbe rientrare il progetto sono diversi:
ricerca e innovazione, agenda digitale, competitività imprese, energia, ambiente, cultura e turismo, trasporti, occupazione, inclusione sociale, infanzia e anziani, istruzione, città e aree rurali, rafforzamento PA (**www.opencoesione.gov.it/it/temi**)

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

127. *Altre infrastrutture sociali che contribuiscono all'inclusione sociale nella comunità*

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

Progetto 28

Identificazione di spazi da dedicare all'housing sociale

Il progetto prevede l'**identificazione di zone e spazi per l'Housing Sociale** nel territorio della Città Metropolitana, in particolare partendo dalla riqualificazione di spazi dismessi e abbandonati.

Partendo dalla **riqualificazione di edifici** sul territorio metropolitano, l'obiettivo è **innescare un processo di inclusione sociale** che affianchi alla realizzazione di spazi abitativi a basso costo e relativi piani di gestione, la progettazione partecipata di alcuni luoghi pubblici, la creazione di nuovi spazi di aggregazione. Per fare ciò, deve essere avviata e/o consolidata la collaborazione **fra amministrazioni e terzo settore** e deve essere ampliata la rete degli attori in campo anche attraverso processi di partecipazione.

Le azioni di Housing Sociale si collocano quindi all'interno di un più ampio **sistema per l'integrazione**, composto da soggetti diversi messi in rete dalla Città Metropolitana non solo attraverso un **sistema di gestione integrato**, ma anche territorialmente attraverso il potenziamento e il nuovo **disegno della linea della metropolitana** di superficie e l'attenzione all'accessibilità di tali zone.
Il progetto vuole, come ultimo fine, rimettere le periferie al centro e **riqualificare i quartieri maggiormente interessati da processi di marginalizzazione** nell'intera area metropolitana.

Fasi progettuali

1. Partendo dalla **mappatura degli spazi e immobili pubblici e privati sul territorio** della Città Metropolitana, confronto con i Comuni per identificare le **zone del territorio metropolitano** adatte per costruire nuove modalità abitative e i fabbisogni in termini di persone e famiglie che hanno bisogno di accoglienza abitativa.
2. **Valutazione delle attuali modalità di gestione dell'housing sociale, coabitazione** e *benchmarking* con altre realtà nazionali e regionali al fine di identificare elementi che ne possano migliorare la gestione anche sul territorio metropolitano (esempio sportelli di sostegno all'abitare).
3. Ricerca di potenziali partner, per esempio Banca Etica, Fondazioni e enti pubblici, attraverso l'organizzazione di tavoli con associazioni e organizzazioni no profit del territorio.
4. Progettazione partecipata con il terzo settore delle attività di rigenerazione urbana, anche con co-costruzione, e riqualificazione di immobili pubblici degradati nelle zone e spazi identificati per gli interventi di *housing* sociale.
5. Conduzione delle attività di riqualificazione degli spazi, conversione in *housing* sociale e interventi paralleli per l'accessibilità degli spazi e l'inclusione sociale dei suoi abitanti.

Obiettivi Specifici

L'obiettivo del progetto è quello di innescare processi di riqualificazione di spazi sottoutilizzati o abbandonati rispondendo alla domanda abitativa di fasce deboli della popolazione e al contempo alla necessità di luoghi per attività culturali e aggregative volte a sostenere l'inclusione sociale.

Obiettivi dell'Agenda

3.1.2.1 *Supporto alle forme di presa in carico delle persone vulnerabili*

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

4.2.2.3 *Riqualificazione degli immobili abbandonati, fatiscenti e abusivi*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

3 anni

Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Comuni
- Terzo settore
- Enti pubblici
- Banca etica

Ruolo della Città Metropolitana

Il ruolo di Città Metropolitana è quello di coordinare i Comuni nell'identificazione degli spazi e dei fabbisogni abitativi e di supportare il processo di progettazione partecipata nello sviluppo dei progetti attraverso il potenziamento dei sistemi di governance territoriale, la verifica dell'efficacia degli interventi e la creazione di una struttura tecnica per la loro rendicontazione.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

125. *Infrastrutture abitative destinate ai migranti, ai rifugiati e alle persone che fanno domanda di protezione internazionale o che godono di protezione internazionale*

126. *Infrastrutture abitative destinate ai migranti, ai rifugiati e alle persone che fanno domanda di protezione internazionale o che godono di protezione internazionale*

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

Progetto 29

Ospitalità diffusa: recupero di patrimonio edilizio per finalizzarlo all'accoglienza di diversi target (turisti, studenti, anziani)

Il progetto si fonda sul **recupero di una parte del patrimonio edilizio finalizzato all'accoglienza di specifici target** (studenti, turisti, ecc.) sulla falsa riga del modello di "albergo diffuso".

Il progetto, partendo da una proposta progettale del Comune di Monserrato finalizzata alla realizzazione di un campus universitario diffuso e che potrà essere implementata come **intervento pilota**, intende valutarne **l'andamento in ottica metropolitana** per poi eventualmente **estenderlo ad altri comuni, contesti urbani e target**.

Il progetto pilota proposto si afferma come parte integrante di una strategia di rigenerazione urbana che interessa **alcune porzioni del centro storico del Comune di Monserrato**, focalizzando i suoi obiettivi nella realizzazione di un **campus universitario diffuso** attraverso l'implementazione dei sistemi di accoglienza allo studente.

La prima peculiarità evidenziata dal progetto, risiede nella elaborazione di soluzioni progettuali che **adattano i tipi edilizi classificati** e descritti nel P.P.C.S. del Comune di Monserrato **alla funzione residenziale** prevedendo un insieme di **interventi puntuali**, caratterizzati da un grado di trasformazione minimo sul patrimonio immobiliare esistente sia in termini architettonici che economici, orientati al riuso e alla valorizzazione del tessuto storico.

La seconda peculiarità del progetto risiede nel fatto che il tema della **residenzialità studentesca** debba necessariamente essere affrontato utilizzando un **approccio altamente innovativo**: mettere a disposizione della popolazione studentesca servizi di alloggio non coincide più con la realizzazione di dormitori o in generale complessi monofunzionali deputati all'assolvimento di questa esclusiva funzione, ma come dimostrano molti casi in altre realtà europee o internazionali, si tratta al contrario di ricercare soluzioni ibride, orientate al ***mixed-use* di servizi ricreativi, educativi legati all'accoglienza**. Questo vale ancor più in contesti, come quello che caratterizza l'intervento in questione, in cui il progetto della residenzialità studentesca diffusa e chiamato a favorire ricadute positive nell'ambito di un paesaggio urbano fortemente caratterizzato dalle preesistenze storico-ambientali, e naturalmente sociali. In questo senso, il successo di un tale progetto si misurerà anche sulla base dell'integrazione tra la comunità studentesca che si intende insediare, e la popolazione già insediata.

Gli aspetti innovativi che influenzano il progetto della residenzialità studentesca in ambito contemporaneo, al di la della questione strategica della realizzazione di uno scenario urbano assimilabile ad un "campus diffuso", passano indubbiamente per un **approfondimento sui modi di vivere** che attualmente caratterizzano la figura dello studente universitario. In particolare, concetti di *co-living* e *co-working* stanno trasformando radicalmente alcuni concetti che hanno convenzionalmente rappresentato modi di abitare, e modi di lavorare (o più in generale modi di produrre).
Lo studente universitario si colloca al centro di queste trasformazioni radicali, proponendo un campione di estremo interesse per l'evoluzione di una comunità in movimento costante tra le esigenze individuali e quelle di socialità.

Obiettivi Specifici

- Riutilizzare e riqualificare spazi e edifici attualmente non in uso
- Migliorare il sistema di accoglienza dei comuni della Città Metropolitana con riferimento ai suoi diversi target (cittadini, studenti, pensionati, turisti, ecc.)

Obiettivi dell'Agenda

3.1.2.1 *Supporto alle forme di presa in carico delle persone vulnerabili*

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

4.2.2.3 *Riqualificazione degli immobili abbandonati, fatiscenti e abusivi*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Comune di Monserrato per il progetto pilota

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana potrà valutare insieme al Comune di Monserrato l'esito del progetto per poi decidere in merito alla sua estensione a nuovi target e aree urbane.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

125. *Infrastrutture abitative destinate ai migranti, ai rifugiati e alle persone che fanno domanda di protezione internazionale o che godono di protezione internazionale*

126. *Infrastrutture abitative (diverse da quelle destinate ai migranti, ai rifugiati e alle persone che fanno domanda di protezione internazionale o che godono di protezione internazionale)*

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

Progetto 30

Riqualificazione degli spazi della Fiera Campionaria

Il Progetto, presentato dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Cagliari per il Recovery Fund, riguarda la **riqualificazione del quartiere fieristico di Cagliari**, che occupa un'area strategica tra il centro della città e il lungomare di Su Siccu. Sviluppato a partire dal secondo dopoguerra per supportare l'economia locale, necessita oggi di un importante intervento di riqualificazione alla luce della trasformazione che ha interessato il settore fieristico e congressuale e delle nuove esigenze espresse dal territorio. L'area oggetto di riqualificazione ha una **superficie di circa 94 mila m²**, su cui sorgono i fabbricati destinati alle attività fieristico congressuali che hanno superficie coperta di circa 27 mila m^2 e volumetria complessiva di oltre 250 mila m^3.

Il Progetto prevede (1) la riqualificazione e rifunzionalizzazione degli spazi dedicati all'attività espositiva e congressuale; (2) l'insediamento di un polo dell'innovazione dedicato alle attività di trasferimento tecnologico e *startup entrepreneurship* e la realizzazione di spazi a vocazione direzionale; (3) l'insediamento di funzioni accessorie allo sviluppo del comparto (i.e. realizzazione di una struttura ricettiva, riorganizzazione delle aree di sosta, ecc.); (4) la realizzazione di sinergie con i comparti adiacenti.

1. Riqualificazione e rifunzionalizzazione degli spazi dedicati all'attività espositiva e congressuale

Il progetto prevede l'adeguamento degli attuali spazi a destinazione espositiva e congressuale, che appaiono inadeguati sia come layout sia per consistenza architettonica alle future esigenze. In particolare, è prevista la demolizione di parte dei fabbricati esistenti, la ristrutturazione di alcuni fabbricati ritenuti di pregio e la realizzazione di nuove cubature, per una dotazione finale di circa 17.400 m^2 (di cui 15.000 di nuova realizzazione e 2400 in strutture esistenti riqualificabili).

Con riferimento alla funzione espositiva, l'idea progettuale prevede la realizzazione di una struttura ad elevato grado di flessibilità, che consenta una distribuzione ottimale degli spazi in funzione della tipologia di evento ospitato, l'attivazione di formule di offerta innovative tarate su specifici bisogni di sotto segmenti di clientela e una gestione economicamente sostenibile in caso di aperture parziali. Le soluzioni tecnico progettuali adottate per la strutturazione degli spazi *indoor* e *outdoor* saranno funzionali alla creazione di spazi duttili rispetto alle esigenze di mercato e all'organizzazione di eventi *brand oriented* e la modulabilità dell'approntamento allestitivi sarà coadiuvata dall'applicazione di strumenti digitali in grado di potenziare la sinergia tra espositori e fruitori amplificando il contenuto esperienziale e la sua capacità espressiva.

Con riferimento alla funzione congressuale, si prevede un potenziamento rispetto all'attuale offerta di spazi congressuali (Palazzo dei Congressi esistente). Coerentemente con core business e andamento del comparto di mercato, soggetto negli ultimi anni a parziale ripensamento del format e del sistema di offerta, si prevede la realizzazione dei nuovi spazi all'interno e in contiguità alla struttura espositiva, garantendo sinergie con il Palazzo congressi esistente per soddisfare una domanda congressuale sempre più complessa, che prevede una pluralità di funzioni e servizi che devono essere disponibili contemporaneamente. La sala principale, caratterizzata da flessibilità e modularità, sarà dimensionata per eventi fino a 2500-2800 persone (il numero definitivo dei posti ed eventuali incrementi saranno valutati nelle fasi successive di progettazione), e dotata di tutti i servizi per una congressualità evoluta.
Il Polo Convention si aggiungerà alla dotazione di posti attualmente disponibili presso il limitrofo Palazzo dei Congressi (circa 2.800 m^2 di spazi congressuali).

2. Insediamento di un polo dell'innovazione e di spazi a vocazione direzionale

Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di un *Hub* dell'innovazione, dedicato alle attività di Trasferimento Tecnologico (TT) e *startup entrepreneurship*, per rispondere alla necessità di colmare lo svantaggio in termini di innovazione scientifica e tecnologica che rappresenta uno degli obiettivi prioritari della strategia regionale.

Il processo di concertazione che ha portato alla definizione della strategia regionale ha infatti evidenziato che la Sardegna è caratterizzata da un sistema economico e produttivo dotato di modesta competitività, con scarsa propensione all'innovazione. Nonostante la tendenza all'investimento pubblico in ricerca e promozione tecnologica, la limitata capacità di dialogo tra mondo della ricerca ed imprese, il basso livello di trasferimento tecnologico nelle imprese e il tasso modesto di brevettazione dell'isola rappresentano ad oggi elementi di potenziale miglioramento.

Nell'ottica di coerente multifunzionalità che favorisca il raggiungimento della sostenibilità economica e che incrementi l'attrattività del compendio nei confronti del mondo imprenditoriale e della ricerca scientifica e tecnologica, si è previsto l'insediamento di un *Innovation Hub* in cui concentrare le attività TT e *startup entrepreneurship*, per cui in via preliminare, si prevede una **consistenza complessiva pari a 6.200m²** (con potenziale scalabilità a 7.700 m^2 - date le necessità preliminari degli enti consultanti interessati ad insediarsi).
Attualmente nel contesto cagliaritano operano quattro soggetti pubblici attivamente impegnati nelle attività TT, che potranno costituire una importante partnership dell'*Innovation Hub* e condividerne i servizi. L'*Innovation Hub* potrà facilitare la cooperazione e il coordinamento dei soggetti del territorio operanti nel segmento TT e *startup entrepreneurship*, non ponendosi come un polo alternativo e concorrenziale con quelli già presenti e attivati sul territorio, ma aggiungersi a questi proponendo un'offerta differenziata in forza delle differenti caratteristiche insediative, consentendo un utilizzo efficiente delle risorse, una maggiore accessibilità dei servizi e facendo da volano per lo sviluppo economico a livello cittadino e regionale.

3. Insediamento di un polo dell'innovazione e di spazi a vocazione direzionale

Il programma di riqualificazione del compendio fieristico, con il rilancio e rimodulazione di quelle tradizionali e la contemporanea introduzione di nuove funzioni, rende indispensabile prevedere **servizi alla mobilità** che impediscano la generazione di criticità per il sistema urbano.
Il previsto passaggio della metropolitana che servirà la città e l'area vasta, con fermata in immediata contiguità con il contesto, consentirà di assorbire parte del carico gravante sul compendio.
Al fine di garantire strutture di parcheggio automobilistico adeguate rispetto ai flussi previsti, si prevede di realizzare ulteriori 600 posti auto (circa 15.000 m^2) in aggiunta alle attuali aree per la sosta (13.000 m^2 per 550 posti auto in superficie).
È in corso di valutazione la modalità di realizzazione dei nuovi parcheggi (se in una struttura interrata multipiano sottostante il polo espositivo o, in considerazione delle criticità che tale soluzione può comportare e della nuova disponibilità di aree libere, in una struttura fuori terra multipiano da collocare in prossimità dell'esistente Palazzo Congressi).

Nello sviluppo dei successivi livelli di progettazione, si potrà inoltre considerare la possibilità di integrare, ove necessario e considerata la presenza di falda di origine marina, la **produzione energetica** con impianti di scambio termico in profondità. Ancorché in assenza di dati di progetto dettagliati al momento non è possibile stimare i benefici economici, è ragionevole ipotizzare che l'iniziativa possa beneficiare in parte di flussi reddituali da cessione di surplus di energia prodotta.

4 Realizzazione di sinergie con i comparti adiacenti

Il progetto strategico di riqualificazione prevede inoltre la realizzazione di sinergie tra il compendio con il contesto urbano circostante, caratterizzandosi, in tal modo, come uno degli interventi di riqualificazione urbana più interessanti dell'intera area vasta cagliaritana, ma anche a un livello di scala regionale.
Le ipotesi di sinergie attivabili riguardano in particolare le aree dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. L'area antistante l'attuale quartiere fieristico (Su Siccu) è di proprietà del demanio marittimo e oggetto di programmazione nel Piano Regolatore Portuale vigente, che prevede l'insediamento di un porto turistico per la nautica da diporto. Attualmente nell'area sono presenti edificati per circa 68mila m^2 destinati ad attività cantieristiche e legate a sport nautici in virtù di concessioni demaniali marittime, la maggior parte delle quali sono in scadenza a fine 2020.
Gli investimenti programmati nell'area, oltre alla realizzazione del porto turistico, riguardano la realizzazione della passeggiata pedonale e l'affidamento del Nervi secondo una logica di PPP.

In via preliminare, si ritiene attuabile una sinergia fisica con il waterfront di Su Siccu mediante la realizzazione di una infrastruttura di collegamento pedonale: a tale scopo si rende necessario il potenziamento dell'interconnessione fisica pedonale tra il compendio fieristico e l'area di Su Siccu, che dovrà costituire un vero elemento di percorribilità e di scambio tra le due aree funzionalmente connesse.
Il realizzando polo per la nautica da diporto costituirà un forte attrattore e un potenziale utente dei servizi offerti dal compendio fieristico ad esso contiguo e allo stesso tempo, fornitore di servizi complementari, particolarmente in occasione di eventi espositivi e promozionali nel settore del diporto.
Ulteriori sinergie potranno riguardare potenziali interventi sul comparto delle aree demaniali regionali di Viale Colombo, la riqualificazione dei complessi scolastici di Viale Colombo e l'attivazione di sinergie in termini di attrattività con il complesso sportivo CONI 'Santoru'.

In aggiunta a quanto proposto dalla Camera di Commercio di Cagliari, si propongono di seguito due ulteriori proposte di rifunzionalizzazione che possono essere fatte.

Maker Faire

Una Maker Faire è un evento dedicato al "fai da te" in ambito tecnologico e raccoglie di solito persone di ogni età, maker e appassionati di tecnologia e oggettistica, artigiani, artisti e studenti.
In queste occasioni si presentano i propri progetti, si fa rete e si condivide le proprie conoscenze e scoperte. Si tratta di eventi nati negli USA nel 2006 e successivamente diffusasi in molti altri stati.
La Città Metropolitana, che ospita al suo interno diverse *startup* e un buon tessuto imprenditoriale e innovativo, può proporsi per ospitare una fiera del genere, puntando anche sull'attrattività turistica e climatica del territorio. Una fiera di questo tipo, oltre ad essere un'occasione di *networking* e di sviluppo di competenze, è strettamente connessa anche con gli obiettivi turistici.

Fiera della Nautica

Dai tavoli con gli stakeholder è emersa la mancanza di una fiera della nautica che potrebbe rappresentare per il Distretto e per l'intero comparto una forte opportunità d promozione e di networking con altri mercati, oltre che il necessario posizionamento del binomio Cagliari - Nautica assolutamente necessario per consolidare il Distretto all'interno del panorama internazionale.
Lo scopo non è quello di realizzare una fiera tradizionale (limitata nello spazio e nel tempo) ma quello di costruire una serie di eventi e di opportunità tematiche lungo l'arco dell'anno che possano spaziare dagli aspetti più strettamente commerciali a quelli di apertura verso il mercato del lavoro e verso le nuove tecnologie.

Obiettivi Specifici

- Riqualificare uno spazio attualmente non utilizzato, seppur in posizione centrale
- Accrescere l'attrattività della città metropolitana di Cagliari nel contesto europeo e non solo.

Obiettivi dell'Agenda

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

4.2.2.3 *Riqualificazione degli immobili abbandonati, fatiscenti e abusivi*

5.2.3.2 *Sostegno alle forme di trasferimento tecnologico e di know-how*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

Le tempistiche di realizzazione, in via preliminare, sono state identificate in **44 mesi** per la realizzazione degli interventi.

Attori coinvolti

Un Protocollo di Intesa è stato siglato nel 2017 tra Regione Autonoma della Sardegna, Città Metropolitana di Cagliari, Comune di Cagliari, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e Camera di Commercio di Cagliari, ha ad oggetto il progetto di riqualificazione del quartiere fieristico sito di viale A. Diaz a Cagliari.
A seguito del Protocollo, nel 2019 è stato promosso un Programma di Indirizzo della Regione Autonoma della Sardegna dove partecipano Comune di Cagliari, Città Metropolitana di Cagliari, CCIAA di Cagliari e Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto promotore e gestore dell'attività di valorizzazione delle principali innovazioni tecnologiche sviluppate in ambito metropolitano.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

004. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in centri di ricerca pubblici e nell'istruzione superiore pubblica direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

Progetto 31

Riqualificazione degli spazi e immobili che afferiscono ai centri di ricerca pubblici

L'idea progettuale nasce dalla consapevolezza che la creazione di spazi di ricerca attrezzati è centrale per ogni comunità che voglia richiamarsi agli ideali di progresso e innovazione.
In tal senso, è anche importante che i nuovi spazi vengano messi in connessione con altre iniziative in corsi di individuazione nel territorio (ad es: il laboratorio diffuso, che intende ricomprendere gli spazi delle ex fornaci Picci, del Policlinico e dell'Osservatorio) e che siano, in qualche modo, di supporto alle scienze legate alla sostenibilità, all'ambiente, alla lotta al cambiamento climatico. Anche le scienze maggiormente legate al territorio (arte, restauro, progettazione turismo, ecc.), dovrebbero avere un importante rilievo nei nuovi spazi.

Di conseguenza, il progetto è volto a **coordinare e mettere a rete la riqualificazione di immobili dedicati alla ricerca sul territorio**. I primi due interventi pilota sono:

- Il progetto proposto dal Comune di Selargius per il completamento del Polo Scientifico internazionale;
- Il progetto proposto dalla cittadinanza presso la Cittadinanza di Riqualificazione del Polo Universitario di Sa Duchessa.

1. Polo Scientifico Internazionale - Proposta del Comune di Selargius

Il compendio militare dismesso (ex polveriera), che sorge sul rilievo collinare denominato Cuccuru Angius, è stato riconvertito in Campus della Scienza, della Tecnica e dell'Ambiente, diventando sede dell'Osservatorio Astronomico di Cagliari, a seguito della realizzazione del primo lotto dei lavori nel campus. Il campus ricade nei territori comunali di Selargius (per 3/4) e di Monserrato (per 1/4).

La vicinanza con il Policlinico Universitario e con la stazione della metropolitana di Superficie (circa 2 Km da Gottardo in territorio di Monserrato), l'agevole collegamento con l'aeroporto di Elmas e il porto di Cagliari, facilitano le interazioni con i vari soggetti operanti in quello che si sta configurando sempre più come un polo scientifico e di formazione di alto livello.

Infatti di recente l'Istituto Nazionale di Astrofisica - Osservatorio Astronomico di Cagliari (INAF-OAC) ha manifestato l'interesse ad avere in concessione, da parte del Comune di Selargius, altri spazi all'interno del campus. Allo stesso tempo anche l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) ha manifestato l'interesse ad insediarsi nel sito. La Giunta Comunale quindi con deliberazione n. 135 del 27/07/2020 ha accolto le due istanze di richiesta di concessione in uso gratuito del Centro di Formazione e della Scuola dell'Infanzia previste nel progetto attualmente in corso di realizzazione nel campus. A tal fine il Consiglio di Amministrazione dell'ASI in data 29/09/2020 ha deliberato l'apertura della propria sede in Sardegna, denominata Sardinia Deep Space Antenna Research Center.

Di conseguenza il campus a breve diventerà un vero polo scientifico che per l'amministrazione comunale sarebbe molto importante, al fine di potenziare le sinergie tra i vari attori del campus e quelli dell'intorno (Policlinico Universitario), nonché per contribuire all'attuazione delle nuove zone di espansione per servizi generali (zone G) previste nel PUC di Selargius intorno alla SS554, nonché ovviamente quelle in territorio di Monserrato, data la rilevanza delle attività portate avanti dai due enti (INAF-OAC e ASI), che potrebbero creare un'importante opportunità di sviluppo scientifico e tecnologico per il territorio, con la possibilità di instaurare relazioni internazionali con altri enti e Agenzie di livello mondiale oltre a ricadute occupazionali per l'indotto che si verrebbe a creare.

L'INAF è il principale Ente di Ricerca italiano per lo studio dell'Universo, che, tra le altre attività, favorisce la diffusione della cultura scientifica grazie a progetti di didattica e divulgazione dell'Astronomia che si rivolgono alla Scuola e alla Società.

L'ASI ha il compito di promuovere, sviluppare e diffondere la ricerca scientifica e tecnologica applicata al settore spaziale e aerospaziale e lo sviluppo di servizi innovativi, perseguendo obiettivi di eccellenza, coordinando e gestendo i progetti nazionali e la partecipazione italiana a progetti europei e internazionali, nonché di favorire lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo italiano, con particolare riguardo alle piccole e medie imprese.

L'ASI dispone del Sardinia Deep Space Antenna - SDSA, sito presso il Comune di San Basilio, inaugurato nel maggio 2018, per contribuire ai servizi di comunicazione e navigazione per le sonde interplanetarie e per le missioni lunari, in connessione con il Deep Space Network della NASA e con la rete ESTRACK dell'Agenzia Spaziale Europea - ESA.

Per la realizzazione della nuova sede dell'INAF-OAC in località Cuccuru Angius, con museo astronomico e sala planetario, tra il Comune di Selargius e l'INAF-OAC furono stipulati tre Protocolli d'Intesa (negli anni 2003, 2005 e 2006), di cui l'ultimo anche con il Consorzio COSMOLAB (finalizzato al Supercalcolo, alla modellistica computazionale e alla gestione di grandi database), composto dai seguenti soggetti: Università degli studi di Cagliari, Università degli studi di Sassari, Istituto Nazionale di Astrofisica - Roma, Istituto Nazionale di Fisica Nucleare - Frascati (RM), CRS4 - Cagliari, Nice s.r.l. - Camerano Casasco (AT).

Nel protocollo d'intesa del 2006 si disponeva l'obbligo per il Comune di mettere a disposizione dell'INAF-OAC, in comodato d'uso, con vincolo di destinazione a sede scientifica, i locali specifici per la propria sede, i laboratori e il planetario.
Nel 2013 è stata stipulata la convenzione tra il Comune di Selargius e l'INAF-OAC per il comodato d'uso gratuito relativamente agli edifici e le aree del campus destinati all'Istituto, affinché se ne servisse per il raggiungimento dei propri fini istituzionali, destinando i medesimi immobili a sede del Nuovo Osservatorio Astronomico di Cagliari, Museo Astronomico e Planetario, ospitando nella propria sede anche gli uffici e i laboratori del consorzio COSMOLAB e gli uffici direzionali del *Sardinia* Radio *Telescope* (SRT) i cui impianti sono dislocati in Comune di San Basilio.

Come già accennato è in corso la realizzazione dei lavori (consegnati nel marzo 2019) previsti nel progetto esecutivo del secondo lotto dei lavori nel campus (nel quale sono compresi gli edifici destinati a Centro di Formazione e Scuola dell'infanzia, oggetto della manifestazione di interesse da parte dell'ASI e dell'INAF-OAC); progetto approvato con Determinazione del Direttore Area 6 - Lavori Pubblici - 1° Servizio Tecnico OO.PP. n. 235 del 07 marzo 2019 del Comune di Selargius.

A seguito delle manifestazioni di interesse da parte dell'INAF-OAC e dell'ASI per i due edifici adibiti a Scuola dell'infanzia e a Centro di formazione, con modifiche progettuali da apportare al progetto esecutivo a carico dei due enti di ricerca sulla base delle specifiche esigenze, come già accennato, il Comune di Selargius sta mettendo in atto tutte le iniziative volte al perseguimento di quanto richiesto dai due enti, a partire dal coinvolgimento della Regione Sardegna (in qualità di soggetto finanziatore dell'opera pubblica) che a luglio 2020 ha espresso il proprio parere favorevole, dichiarando la compatibilità delle destinazioni d'uso dei due edifici, in coerenza con le manifestazioni di interesse dei due enti di ricerca, alla linea di finanziamento. Pertanto:

- l'immobile denominato Scuola dell'Infanzia è stato ritenuto idoneo dall'INAF-OAC ad ospitare nuovi ambienti per lo svolgimento delle attività dell'Istituto, tra cui quelle laboratoriali per bambini, sala espositiva, aula informatica multimediale, ecc.;
- l'immobile denominato Centro di Formazione è stato ritenuto idoneo dall'ASI ad ospitare il Sardinia Deep Space Antenna Research Center, in quanto lo sviluppo, l'impiego e le finalità associate al SDSA richiedono che l'ASI si doti di un idoneo immobile in Sardegna, da destinare al "SDSA Research Center", che si propone come attrattiva culturale, scientifica e formativa aperta verso il Territorio.

2. Riqualificazione del Polo Universitario Sa Duchessa

La volontà dell'Amministrazione comunale di Selargius è quella di portare avanti tutti gli adempimenti necessari, finalizzati alla consegna ai due importanti enti di ricerca dei due edifici, uno all'INAF-OAC e l'altro all'ASI, nel campus in località Cuccuru Angius.

Realizzazione di una nuova AULA MAGNA UNIVERSITARIA di 400-500 posti, con dotazioni tecnologiche avanzate, sia ad uso della facoltà che per grandi eventi organizzati dall'Ateneo, unica per dimensione nel tessuto urbano di Cagliari, nonché altre aule da almeno 200 posti;

Realizzazione nella Piazza d'Armi di un NUOVO INGRESSO unicamente pedonabile alternativo a quello di Via Is Mirrionis (attualmente condiviso tra auto e pedoni);

MESSA IN SICUREZZA, valorizzazione e fruizione della Fontana Aragonese;

Possibilità di realizzare una TERRAZZA PANORAMICA sulla sommità del nuovo edificio aule con ingresso dal viale San Vincenzo, non compreso dentro il polo quindi sempre fruibile e con possibilità d'ingresso alla Facoltà tramite ascensore;

Realizzazione di un PUNTO RISTORO ad uso della facoltà e della nuova aula magna per grandi eventi.

Obiettivi Specifici

Mettere in rete interventi volti a creare o riqualificare spazi dedicati ai centri di ricerca al fine di non creare inefficienze e duplicazioni

Obiettivi dell'Agenda

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

4.2.2.3 *Riqualificazione degli immobili abbandonati, fatiscenti e abusivi*

5.3.1.1 *Sostegno allo sviluppo dei Poli Scientifici*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

- Comune di Selargius
- Comune di Cagliari

Tempistiche complessive stimate

Polo di Selargius: **18 mesi**

Polo di Sa Duchessa: **1 anno**

Attori coinvolti

Città Metropolitana di Cagliari e Comuni

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana dovrà aiutare ad adottare un'ottica sovra-comunale nella valutazione di tali interventi, mettendoli a rete per massimizzare l'efficacia e l'efficienza dell'investimento.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- Recovery Fund

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

Progetto 32

Creazione di nuovi spazi di aggregazione e per la socialità

Esiste un nesso tra dinamiche sociali e assetti fisici delle città.
In questo ambito concettuale si sviluppa il ragionamento sul **'vuoto' urbano che può diventare un vero e proprio giacimento di potenzialità per una pianificazione consapevole della centralità - fisica, funzionale, simbolica - degli spazi pubblici**.

Partendo da questa idea, il progetto si propone di **identificare vuoti urbani che possano essere riqualificati e rifunzionalizzati** per divenire spazi di aggregazione e socialità, fondamentali in ottica di inclusione sociale e miglioramento della qualità della vita nei contesti urbani.

Le azioni da implementare saranno quindi:

- **identificare gli spazi** che possono essere destinati a nuovi usi partendo dalla mappatura degli spazi e immobili sul territorio della Città Metropolitana.
- Avviare una **progettazione partecipata** con i residenti dei quartieri in cui si ritrovano tali spazi, al fine di raccogliere idee e proposte.
- **Valutare** le proposte raccolte.
- **Costruire un regolamento per la gestione temporanea** spazi aperti e chiusi in favore di associazioni
- **Avviare gli interventi** per la rifunzionalizzazione dello spazio.

Tra le proposte che sono pervenute dalla cittadinanza attraverso l'iniziativa "*call for ideas*" che possano rientrare in questo progetto ci sono le seguenti:

1. **Piazze del Cinema**

   Realizzazione di un ciclo di incontri e proiezioni cinematografiche in tre piazze di comuni della Città Metropolitana di Cagliari (idealmente nei comuni di Cagliari, Quartu e Maracalagonis).
   In alcune occasioni, le proiezioni saranno accompagnate dall'introduzione dei film con la partecipazione di autori, registi o attori, che saranno presenti nelle piazze o in collegamento *online*, dove potranno interagire col pubblico. I film selezionati rappresenteranno un panorama del cinema contemporaneo, lasciando spazio anche alla visione di classici del cinema in versione restaurata e di film per bambini e ragazzi in giorni specifici. Le proiezioni si svolgeranno durante i mesi di luglio e agosto, avendo due giorni di riposo settimanale. In totale sono previste 43 proiezioni per piazza, per un totale di 129 esibizioni cinematografiche.

2. **Teatro Civico luogo di comunità**

   Il prezioso edificio restaurato nel 2006 versa in condizioni di abbandono e di degrado strutturale. Si propone vista l'impossibilità e la poca attenzione delle amministrazioni che si sono succedute in questi anni, di costituire un gruppo di associazioni del quartiere e liberi cittadini e cittadine che se ne possano prendere cura, che lo trasformino in luogo vero di recupero di socialità e della memoria della città e del quartiere stesso. Dove possano svolgersi attività di formazione scolastica e culturale dedicate a tutte le fasce d'età.

Obiettivi Specifici

- Creare spazi di aggregazione in tutti i comuni della Città metropolitana, per contrastare la marginalizzazione e l'esclusione sociale delle periferie
- Riqualificare spazi pubblici abbandonati o non utilizzati
- Consolidare il senso del bene comune

Obiettivi dell'Agenda

4.2.1.1 *Riqualificazione degli spazi peri-urbani*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

4.2.2.4 *Riqualificazione e recupero dei luoghi della cultura*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano.

Tempistiche complessive stimate

4 mesi

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può porsi come coordinatore e promotore del progetto

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

127. *Altre infrastrutture sociali che contribuiscono all'inclusione sociale nella comunità*

168. *Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici*

Progetto 33

Strategia di Comunicazione e promozione sui temi della salute

Premessa

Lo sviluppo di salute e benessere nella città metropolitana può essere perseguito con successo solo con un approccio di promozione della salute, come definito , dalla Carta di Ottawa.
Per conseguire uno stato di completo benessere fisico, mentale e sociale, l'individuo e la comunità devono essere in grado di identificare e realizzare le proprie aspirazioni, di soddisfare i propri bisogni, di modificare l'ambiente o di adattarvisi.

Il Piano Nazionale di Prevenzione 2014-2018 non si allontana da questa ispirazione evidenziando come le malattie cronico-degenerative, largamente predominanti nel nostro contesto, abbiano in comune determinanti legati a comportamenti individuali (fumo, consumo di alcol, alimentazione, attività fisica), che sono a loro l'espressione di fattori sociali ed economici (*underlying drivers*).

La Salutogenesi offre un approccio centrato sull'interazione tra individuo, comunità e ambiente che favorisce processi in cui le risorse di individui e comunità sono impegnate per rafforzare salute e benessere. In questo approccio la comunicazione alla salute mira a favorire opportunità di apprendimento, che comprendono alcune forme di comunicazione finalizzate a migliorare l'alfabetizzazione alla salute (*health literacy*) e a sviluppare *life skills* che contribuiscano alla salute del singolo e della comunità.

Motivazione del progetto

Dall'analisi del territorio svolta nell'ambito dell'elaborazione del Piano Strategico, che ha preso anche in considerazione i dati inclusi nel Piano Nazionale di Prevenzione 2014-2018, sono emersi diversi dati che ispirano la presente progettuali. Alcune problematiche, sebbene in certi casi, come **l'obesità**, si presentino con dati migliori rispetto al campione nazionale, necessitano di maggiore attenzione, ed in particolare di **maggiore cultura e conoscenza** da parte della popolazione, considerando questa acquisizione come il principale mezzo di prevenzione e autonomia delle persone. In particolare, si sono considerati dati preoccupanti, derivanti dall'ASSL di Cagliari, quelli riguardanti la percezione distorta dell'**attività fisica, il consumo di alcol e la dipendenza dal fumo**.

Allo stato attuale si considererebbero questi 4 ambiti come i principali motivatore di un intervento di promozione volta a contrastare queste dinamiche, tuttavia, si ritiene che altre dinamiche, qui non affrontate possano rientrare nell'ambito dell'intervento, quali disturbi depressivi, dipendenze da droghe, "abuso" di medicinali, stress, ecc.

Fasi del progetto

- **Fase 0. Coinvolgimento degli *stakeholder*.** Individuazione e coinvolgimento dei principali *stakeholder* (comuni, sanità, università, scuola, ONG, agricoltura, sindacati) in un laboratorio/osservatorio interesettoriale e costruzione di una visione condivisa e di una rete di relazioni formalizzata in un tavolo permanente intersettoriale.
- **Fase 1. Analisi sui comportamenti che influenzano la salute maggiormente la salute dei residenti, sia positivi che meno positivi e delle azioni di promozione della salute esistenti.**
  Si prevede un'analisi sia desk che con rilevazioni sul campo: da un lato si coinvolgeranno gli stakeholder del territorio per ottenere dati sulle principali problemi che riguardano i cittadini;

dall'altro si andranno ad indagare i comportamenti dei residenti per identificare potenziali relazioni, suddivisi per zone territoriali, fasce d'età e genere. Obiettivo di tale analisi sarà identificare quali ambiti specifici appesantiscono maggiormente il sistema sanitario locale, quali comportamenti influenzano particolarmente il benessere individuale e collettivo dei cittadini, quali azioni di promozione della salute sono già in corso.

- **Fase 2. Analisi sullo stile della comunicazione da adottare.**
  Attraverso un'indagine *online* e sul campo, si dovrà identificare quale stile comunicativo adottare per massimizzare il risultato dell'intervento sullo specifico tema della salute.
  Le strategie di comunicazione possono avvalersi di uno stile comunicativo diverso, da quello **informativo o rassicurante, a quello orientato alla paura o all'ironia, oppure possono far riferimento a stili che utilizzano testimonial apprezzati dai target di riferimento**. I risultati, suddivisi per fasce d'età e per genere, saranno anche utili per definire i principali canali e luoghi dove veicolare gli interventi. Sulla base dei risultati si andranno ad elaborare i prodotti della fase successiva.
- **Fase 3**. **Sulla base delle indagini condotte, si procederà alla stesura del Piano di Comunicazione**: identificazione delle tempistiche di uscita e durata dei prodotti, degli obiettivi, dei risultati da ottenere e dei mezzi da utilizzare per ciascun argomento individuato per l'intervento. Gli obietivi condivisi potrebbero essere espressi tramite un Documento di Indirizzo dell'Area Metropolitana.
- **Fase 4. Attuazione** con attività di formazione degli operatori delle strutture coinvolte.
  Si immagina un appalto o un servizio esterno, sia per quanto riguarda l'elaborazione grafica che quella materiale dei prodotti pubblicitari: spot pubblicitari, cartellonistica o articoli web, in cui siano gli imprenditori ed imprese del territorio i protagonisti della pubblicità.
  Anche in questo caso, eventuali partnership con figure di spicco del territorio in qualità di "campioni" potrebbero essere un valore aggiunto all'intervento.
- **Fase 5. Implementazione delle attività di promozione della salute,** in particolare a beneficio dei più giovani in quanto ambasciatori di uno stile di vita salutogeno verso la generazione dei genitori e nonni. A questo fine, si potranno stringere partnership pubblico-private con enti del terzo settore, imprese, enti pubblici per attività nelle scuole del territorio orientate a fornire ai ragazzi le competenze di salute.

Obiettivi Specifici

- Costruire reti intersettoriali per la comunicazione e la promozione della salute nei diversi comuni della Città Metropolitana con la partecipazione di servizi sociali, servizio sanitario regionale, scuole, università e ONG
- Integrare le azioni di comunicazione e promozione della salute già previste dai diversi attori
- Definire obiettivi condivisi di promozione della salute per la Città metropolitana
- Progettare e attuare azioni integrate di comunicazione di salute per la Città Metropolitana per la realizzazione degli obiettivi condivisi

Obiettivi dell'Agenda

3.2.2.1 *Promozione dell'attività motoria*

3.2.2.4 *Contrasto alle dipendenze*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

Fase 0/1: **3 mesi**
Fase 2: **2 mesi**
Fase 3: **1 mese**
Fase 4: **12 mesi**

Attori coinvolti

Una comunicazione di efficace richiede una gestione intersettoriale che includa comuni, servizio sanitario regionale, scuole, università e ONG in azioni integrate.
La definizione di protocolli di intesa tra le amministrazioni e la costituzione di un gruppo di progetto intersettoriale possono assicurare una pianificazione e gestione condivise delle strategie di promozione della salute e delle azioni di comunicazione conseguenti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari.
- Scuole della Città Metropolitana di Cagliari, Università di Cagliari
- Servizio Sanitario Regionale (Dipartimento di Prevenzione, Distretti della Città Metropolitana di Cagliari)
- ONG

Ruolo della Città Metropolitana

Attuatore della campagna

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*
169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 34

Creazione di un sistema di *Hub* Sportivi

Premessa

Similmente al progetto urbanistico che include la realizzazione del nuovo stadio di Sant'Elia come nuova centralità sportiva integrata con attività di varia natura, la proposta progettuale ritiene che **l'intero territorio metropolitano possa diventare costellato di *hub* sportivi** in cui **residenti e imprese promuovono un variegato incontro tra domanda ed offerta di bene, servizi, esperienze**, ecc.

In un'ottica metropolitana, la Città Metropolitana svolge l'importante e fondamentale ruolo di **coordinatore inter-comunale capace di avere uno sguardo a 360 gradi**, sia per contrastare eventuali sovrapposizioni e conflitti tra poli sportivi, sia per creare effetti virtuosi con altre strutture già presenti identificando così le zone ideali.

Tra quelle aree da individuare e/o parzialmente individuate, il **Comune di Uta e il Comune di Monserrato** hanno già elaborato dei piani di sviluppi di due poli sportivi, rispettivamente collocati in Via Bascus Argius e a Terramaini.
Di seguito le principali caratteristiche che potrebbero avere i due poli:

Caratteristiche del Polo sportivo di Via Bascus Argius

- **Realizzazione di un campo di calcio a 5** da ubicarsi nell'area adiacente allo skate park. Le dimensioni del campo saranno 25 x 17 m, la pavimentazione sarà in erba sintetica, sarà completo di recinzioni, reti parapallone e degli arredi regolamentari per la disciplina;
- l'adiacenza all'area skate park consentirà il posizionamento di una **tribuna metallica** a servizio di entrambe le discipline;
- a supporto del campo di calcio a 5 e dello skate park si realizzerà una piccola struttura con funzione di **spogliatoi** per atleti e arbitri;
- le strutture del campo da calcio verranno completate con la realizzazione di una tribuna destinata ad accogliere le tifoserie ospiti. Tale struttura sarà dotata di copertura in legno lamellare e degli appositi seggiolini. Sotto la tribuna saranno ubicati i servizi igienici e un locale da adibire ad attività di chiosco/bar;
- la tribuna destinata ad accogliere la tifoseria locale verrà ristrutturata con il rifacimento di intonaci e tinteggiature esterne e dotata di copertura in legno lamellare;
- si posizioneranno le **recinzioni e relativi cancelli** per la separazione tra le tifoserie;
- in prossimità della tribuna locali verrà realizzata una *club house* a servizio dell'intera struttura, completa di bar e di sala polifunzionale;
- si procederà alla **ristrutturazione dell'ex corpo spogliatoio/casa custode** e alla ristrutturazione del muro di cinta sulla Via Bascus Argius;
- è prevista la sistemazione dell'area perimetrale esternamente alla pista di atletica anche al fine di eliminare l'annoso problema delle erbe infestanti;
- le aree adibite a p**archeggio per gli atleti e per il pubblico verranno pavimentate e dotate di idoneo sistema di smaltimento delle acque meteoriche** oltreché di impianto di illuminazione a led e di idonea segnaletica; l'area adiacente lo spogliatoio sarà attrezzata per il riscaldamento e allenamento dei portieri, sfruttabile nel caso del concomitante svolgimento di gare nel campo centrale all'efficientamento dell'impianto di illuminazione del campo da calcio con il posizionamento di lampade a led;

- completamento dell'infrastrutturazione dell'intera via Stazione (pista ciclabile) e della Via Bascus Argius (impianto di illuminazione, dei marciapiedi e della pista ciclabile) si faciliterà il raggiungimento dell'impianto in totale sicurezza e autonomia da parte dei piccoli atleti sia a piedi o in bicicletta. Quest'ulteriore operazione interverrà positivamente sulla già citata delocalizzazione dell'impianto, rendendolo "più vicino" al centro abitato

Caratteristiche del Polo sportivo di Terramaini

Il parco ospiterà una **grande varietà di *habitat*** contribuendo al potenziamento ecologico dell'area. Un processo di sviluppo di un nuovo ecosistema connesso al sistema umido del parco del Molentargius in un contesto prettamente urbano. Una rete di percorsi, corsi d'acqua, aree umide e vegetate compone un nuovo sistema parco che integrerà, nelle sue forme, tutti i comparti sportivi ed edificati esistenti ma ad oggi isolati connettendoli in un nuovo sistema territoriale.

- **Estendere lo stagno all'interno delle aree di intervento con un gradiente naturale.** L'intento è quello di dare enfasi ai bacini naturali attraverso un attento progetto di regimentazione delle acque al fine di disegnare un paesaggio in linea con le necessità del nuovo parco.
- **Creazione di bacini opportunamente impermeabilizzati** che riproducono una zona palustre naturale, dove il livello dell'acqua, generalmente poco profondo, è mantenuto costantemente sopra la superficie del mezzo di riempimento, a diretto contatto con l'atmosfera.
- **Creazione di un Biolago, o biopiscina**, è un bacino balneabile reso interamente ecosostenibile grazie a processi di fitodepurazione attivati da **microrganismi, piante acquatiche e spondali**.
- L'**area balneabile** è completamente libera da vegetazione ed è ricoperta, sul fondo, da telo impermeabile. Essa è direttamente collegata ad **aree di rigenerazione dell'acqua** marginali (di estensione pari al 30% della zona balneabile), zone vegetate deputate alla fitodepurazione caratterizzate da acque meno profonde il cui fondo è ricoperto da ghiaia di differente granulometria.
- Una **pompa** per il ricircolo dell'acqua all'interno del sistema consente di muovere l'acqua depurata dall'area di rigenerazione alla zona di balneazione, skimmer fungono da raccoglitori di impurità in superficie, e filtri naturali completano il sistema depurativo.
- Creazione di un'area eventi polifunzionale.
- Creazione di parcheggi polifunzionali.

Obiettivi Specifici

- Promuovere attività ed eventi sportivi in contesti altamente innovativi e che offrono soluzioni uniche rispetto a molte altre realtà regionali
- Riqualificazione, rigenerazione e rinaturalizzazione di spazi urbani e verdi ad alto potenziale d'uso

Obiettivi dell'Agenda

3.2.1.1 *Sostegno alle attività delle associazioni di volontariato e dei servizi territoriali di supporto psicosociale*

3.1.1.2 *Sviluppo di una sanità di iniziativa*

3.2.2.1 *Promozione dell'attività motoria*

3.2.2.4 *Contrasto alle dipendenze*

4.2.1.3 *Sviluppo di un sistema integrato del verde urbano articolato in nodi e corridoi di interconnessione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

Polo Sportivo di Uta: **anni 2** tra tempi di progettazione e esecuzione dei lavori

Attori coinvolti

- Comuni
- Città Metropolitana
- Società di gestione di impianti sportivi

Ruolo della Città Metropolitana

Coinvolgimento delle amministrazioni comunali attigue specificando l'alternativa decentrata rispetto ad altri poli esistenti.
Promozione della differenziazione delle specifiche peculiarità delle varie realtà locali per evitare il ripetersi delle stesse strutture sportive a poca distanza tra loro.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*

Progetto 35

Creazione di strutture per sport all'aria aperta

Premessa

Il mondo dello sport è uno dei settori **maggiormente colpiti dai vari *lockdown*** che hanno portato ad una costante chiusura di *club*, palestre e centri sportivi. L'anno della pandemia ha quindi **cambiato profondamente le abitudini degli sportivi**, andando ad incidere anche sul modo in cui faremo sport in futuro. Infatti, secondo un'indagine su 600 sportivi italiani realizzata da Sportclubby, la principale piattaforma in Italia per prenotare corsi *online* o in palestra e servizi dedicati ad ogni tipo di sport, nel 2021 **lo sport diventerà "ibrido": non solo allenamenti in palestra, ma anche corsi *online* e *outdoor***, mentre i *club* diventeranno vere e proprie piattaforme di servizi legati a sport e benessere.
Per quanto riguarda le attività *outdoor*, invece, il 7% degli sportivi dichiara che sceglierebbe di allenarsi all'aperto se supportato dal proprio centro o istruttore di fiducia, mentre il 3% preferisce allenarsi esclusivamente all'aperto senza pagare un'iscrizione in palestra.
Infine, un probabile cambiamento futuro riguarderà gli orari in cui ci si allena, influenzati dalla crescita e dall'applicazione stabile dello *smart working* in molte aziende italiane: il 36% degli intervistati, infatti, praticherà sport anche in orari non "di punta". Questo potrebbe portare ad un'offerta di corsi più dilazionata nel corso del giorno o ad un incremento del consumo *online* "*on demand*".

Il progetto risponde quindi all'**esigenza di garantire una continuità della pratica sportiva**, gravemente compromessa dalle norme restrittive imposte dal distanziamento necessario al contrasto del contagio pandemico da Covid-19, al più ampio pubblico, tramite la **mediazione delle organizzazioni associative** che curerebbero la registrazione degli iscritti e l'articolazione delle loro attività secondo le scansioni temporali definite da un calendario pre-definito dall'amministrazione metropolitana.
Al contempo, la rivitalizzazione di aree dismesse, o di sacche di verde pubblico non manutenuto adeguatamente, tramite il presidio e la fruizione di queste strutture, servirebbe a risignificare vuoti urbani e rimetterli a valore come beni comuni.

Caratteristiche della proposta

La proposta progettuale intende **collocare strutture amovibili a basso impatto visivo e a energia sostenibile e funzionale in spazi pubblici precedentemente individuati** in virtù della loro **posizione, accessibilità e vacanza di destinazione d'uso** (possibile complementarietà con la proposta progettuale "Mappatura degli spazi ed immobili inutilizzati"), allo scopo di promuovere la pratica di differenti tipologie di sport all'aria aperta. La proposta suggerisce che tali strutture, che dovranno essere sia di ampie dimensioni di interesse metropolitano che di piccole strutture di quartiere, siano gestite da una figura trasversale attraverso l'istituzione di uno **Sport Manager** che favorisca **l'emergere di sinergie tra i diversi attori** che agiscono nel settore nell'area metropolitana. Tale figura potrebbe trovare collocazione all'interno dell'Ente Città Metropolitana ed interfacciarsi sia con gli uffici comunali coinvolti, con le imprese e associazioni coinvolte, e con altri enti in cui la promozione dello sport dovrebbe essere centrale, per esempio le scuole. Le figure professionali esistono già, ma è essenziale facilitarne il riconoscimento ai fini dell'inserimento professionale.

Gli e nti destinatari saranno **associazioni sportive e culturali e onlus** regolarmente iscritte negli appositi registri, che potranno usufruire non solo degli spazi espressamente dedicati all'organizzazione di attività ludico-sportive e/o performative, ma anche delle pertinenze accessorie (tensostrutture,

ripostigli per il deposito delle attrezzature, impianti elettrici e di illuminazione, ecc.) che ne consentano un efficiente svolgimento. Sfide rilevante sono rappresentate da processo di assegnazione e durata dalla concessione, per la quale si dovrà valutare, tra le opzioni, anche una gestione a rotazione.

L'attività progettuale è replicabile con le medesime condizioni di assegnazione e licenza d'uso in tutti i comuni della Città Metropolitana, e potrebbe avvalersi, anche dal punto di vista logistico, delle medesime **componenti modulari e della stessa tipologia di arredi** amovibili, ottimizzando in questo modo anche i costi per l'acquisto e il montaggio.

Obiettivi Specifici

- Garantire la continuità dell'attività sportiva all'aperto ad associazioni compromesse dalla chiusura delle strutture a causa dell'emergenza sanitaria
- Promuovere il diritto alla salute per la più ampia cittadinanza, con azioni positive a favore di chi avesse problemi legati all'età, al genere, all'autonomia psico-fisica, al reddito.
- Rivitalizzare vuoti urbani e verde dismesso, risignificandoli come beni comuni

Obiettivi dell'Agenda

3.2.1.1 *Sostegno alle attività delle associazioni di volontariato e dei servizi territoriali di supporto psicosociale*

3.2.2.1 *Promozione dell'attività motoria*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Le strutture potranno essere predisposte in tutti i comuni della Città Metropolitana, preferibilmente in spazi vacanti inscritti in area a densa residenzialità, al fine di fungere anche da servizio di quartiere, tanto in aree centrali quanto periferiche.

Tempistiche complessive stimate

12 mesi per la ricognizione delle aree di destinazione e impianto del servizio, la selezione delle associazioni destinatarie, la predisposizione e allocazione delle strutture amovibili in loco, in tutto il territorio metropolitano

Attori coinvolti

- Tutti i comuni confluenti nella città metropolitana
- CONI
- Associazioni sportive

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana costituirà la scala di connessione tra tutti i comuni confluenti rispetto alla promozione del diritto alla salute e all'investimento in termini di riqualificazione urbana, e dovrà occuparsi in termini pratici sia della fornitura e impianto delle strutture, sia della selezione e assegnazione alle associazioni destinatarie.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- I finanziamenti del Credito Sportivo e la sostenibilità economica sono legati alla durata della connessione

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*

130. *Beni mobili per la salute*

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*

163. *Misure volte a promuovere l'integrazione sociale delle persone a rischio di povertà o di esclusione sociale, compresi gli indigenti e i bambini*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 36

Parchi della salute: riqualificazione e rivitalizzazione delle aree verdi vicine agli ospedali

Premessa

"Parchi della Salute" è un progetto che nasce dall'Associazione ICS Ingegneri Cultura e Sport dell'Ordine Ingegneri di Cagliari e dall'associazione Natural'Mente Sardegna, con ATS Sardegna e ASSL di Cagliari che intendono promuovere il progetto. Quest'ultimo vuole affrontare il problema, espresso dall'ASL di Cagliari e dall'utenza, legato allo sviluppo locale correlato al degrado in cui versano i parchi cittadini che ricadono nei Presidi Sanitari della città.

Caratteristiche della proposta

Il progetto prevede di:

- **recuperare aree verdi** ricche di punti panoramici, suggestivi e funzionali per le attività psicomotorie associate a terapie riabilitative e di prevenzione, anche come orti urbani;
- **creare strutture di ascolto e prima accoglienza**, fruibili sia da parte dei pazienti sia da parte dell'utenza presente nel Presidio Ospedaliero;
- **individuare itinerari tematici, percorsi natura**, percorsi riabilitativo-terapeutici, sistemazione di essenze aromatiche e del verde, con inoltre la sistemazione di arredi e cartelloni didascalici che consentono di raccontare la storia dei luoghi e la ricca vegetazione presente;
- **coinvolgere nell'attività scuole, università (tirocini) e, anche attraverso associazioni e tribunale dei minori, fasce deboli e marginali** anche per facilitare la sostenibilità attraverso *ownership* di comunità;
- **inserire supporti tecnologici** (app, QR) **di supporto e tutorato** (storia, botanica, attività fisica...) per rendere i percorsi più attrattivi, con riferimento alla proposta progettuale "Installazione di punti interattivi";
- **organizzare eventi** nei parchi, con riferimento anche alla proposta progettuale di cui potrà essere complementare e/o integrazione "Creazione di una gestione integrata e di attività di promozione della rete verde della Città Metropolitana".

Tale progetto pilota di recupero e miglioria, che è stato presentato nel novembre 2020 per l'Ospedale Binaghi, è stato studiato in modo tale che possa essere esportato anche in altri contesti per una messa in rete del sistema dei Parchi Urbani e Sanitari che rientrano nelle principali zone verdi della città di Cagliari.

Obiettivi Specifici

Recupero, riqualifica e valorizzazione delle aree verdi ospedaliere, in cui poter creare percorsi di salute e aree dedicate ad incontri in sicurezza, aperto alla cittadinanza.

Obiettivi dell'Agenda

3.2.1.2 *Sviluppo di una sanità di iniziativa*

4.1.3.4 *Tutela e messa a sistema dei Parchi Naturali*

4.2.1.2 *Riqualificazione degli spazi pubblici*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

- Policlinico
- Ospedale Brotzu

Tempistiche complessive stimate

10-12 mesi

Attori coinvolti

- Associazione ICS Ingegneri Cultura e Sport
- Ordine Ingegneri di Cagliari
- Associazione Natural'Mente Sardegna
- ATS Sardegna
- ASSL di Cagliari
- ASL di Cagliari
- Scuole, Università
- ONG
- Tribunale dei minori
- Esperti di terzo paesaggio, figure professionali delle aree di scienze motorie e prevenzione
- AOUCA; AOB

Ruolo della Città Metropolitana

Promotore dell'iniziativa.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

077. *Misure per la qualità dell'aria e la riduzione del rumore*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 37

Realizzazione di percorsi attrezzati nelle aree più frequentate dagli sportivi

Premessa

La Carta di Toronto per l'Attività Fisica evidenzia la necessità di progetti urbanistici che forniscono opportunità per fare sport, per trascorrere il tempo libero e per fare attività fisica, aumentando l'accesso agli spazi pubblici dove le persone di tutte l'età e con qualsiasi abilità possono mantenersi fisicamente attive in contesti sia urbani che extra urbani.

Motivazione del progetto

La Città Metropolitana appare caratterizzata da **un'alta potenzialità salutogena per l'attività fisica e il movimento attivo**. La conurbazione non solo è articolata intorno ad un sistema di zone di valenza naturalistica (Molentargius, Poetto, colli), ma presenta anche aree interne ad alta camminabilità e ciclabilità (Lungomare, parchi interni, quartieri storici).
Questa potenzialità può essere rafforzata da progetti che accrescano le **opportunità per fare sport, per trascorrere il tempo libero e per fare attività fisica**, aumentando l'accesso agli spazi pubblici dove le persone di tutte l'età e con qualsiasi abilità possono mantenersi fisicamente attive.

Proposta progettuale

Attraverso la costruzione di strategie condivise di comunità, la proposta progettuale si propone di facilitare l'attività fisica dei cittadini negli spazi urbani e peri-urbani

- **Fase 1. Analisi delle aree esistenti e previste e di quelle più frequentate da ciclisti e podisti.** Diverse applicazioni oggi molto utilizzate anche da sportivi amatoriali offrono l'accessibilità a numerosi **dati, anche georefenziati, sui principali tratti urbani e peri-urbani**, che non si limitano limitatamente ai parchi, frequentati dai cittadini che svolgono attività fisica.
  Tra queste si citano ad esempio Strava, Garmin, Runtastic i cui sviluppatori consentono agli utenti di caricare percorsi e di individuare l'intensità di utilizzo degli stessi. In un'ottica di sviluppo urbano questo contributo potrà **individuare punti e tratti specifici che meritano particolare attenzione alla sicurezza** dei residenti, in quanto marciapiedi, buche, svolte possono rappresentare un rischio maggiore rispetto ad altri luoghi dato il confluire di biciclette, corridori, automobili, bus, ecc. in determinate fasce orarie. Inoltre, più inerente alla presente scheda progettuale, sarà lungo questi tratti che i Comuni potranno intervenire fornendo servizi pubblici aggiuntivi, quali fontanelle, "palestre a cielo aperto", percorsi, ecc. Integrazione con Parchi e impianti sportivi non convenzionali e con eventi.
- **Fase 2.** Dopo l'analisi iniziale per l'individuazione dei tratti cruciali, si attueranno le procedure standard per **la fornitura degli attrezzi e nuove estensioni a quella già realizzata in diversi contesti della Città Metropolitana**, come: percorsi (per camminata, corsa, ove possibile bicicletta) segnati (mappe, distanze, pendenza, tempi di percorrenza, defibrillatori) e con adeguata manutenzione (incluse fontanelle, panchine). All'interno dei Parchi si potranno incrementare i "percorsi vita" per favorire una maggiore vivibilità della città con un uso variegato dei parchi ed una maggiore godibilità dello sport all'aria aperta.

- **Fase 3.** Attraverso una partnership pubblico-privata con Associazioni o imprese che lavorano nel settore motorio, o con liberi professionisti, la Città Metropolitana potrà **promuovere la presenza in orari definiti di professionisti in scienze motorie con ruolo di facilitatori/istruttori per l'attività** (sportelli / check point). Difatti queste figure professionali esistono già, ma è essenziale facilitarne il riconoscimento ai fini dell'inserimento professionale.
- **Fase 4:** Progettazione e implementazione di **attività di comunicazione e facilitazione**: gruppi di cammino, app, ecc.

Obiettivi Specifici

- Costruire reti intersettoriali per la programmazione di percorsi e delle attività associate nei diversi comuni della Città Metropolitana con la partecipazione di comuni, servizio sanitario regionale, Università e ONG
- Definire e attrezzare i percorsi
- Programmare e attuare processi di attività di gruppo (gruppi di cammino, gruppi di attività fisica)

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1 *Rafforzamento della mobilità alternativa*

3.2.2.1 *Promozione dell'attività motoria*

4.2.1.3 *Sviluppo di un sistema integrato del verde urbano articolato in nodi e corridoi di interconnessione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

Progettazione: **6 mesi**

Installazione: **6 mesi**

Attori coinvolti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari
- Cagliari, Università di Cagliari, Servizio Sanitario Regionale (Dipartimento di Prevenzione, Distretti della Città Metropolitana di Cagliari)
- ONG, Società sportive
- CONI, Fondazioni

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana costituirà la scala di connessione tra tutti i comuni confluenti rispetto al progetto.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- CONI Sport e Salute

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

130. *Beni mobili per la salute*

147. *Misure volte a incoraggiare l'invecchiamento attivo e sano*

163. *Misure volte a promuovere l'integrazione sociale delle persone a rischio di povertà o di esclusione sociale, compresi gli indigenti e i bambini*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 38

DIMMI: studio e soluzioni contro le stereotipie sulle donne immigrate in ambito lavorativo

Premessa

Le donne immigrate in Italia rappresentano il 52,4% del totale dei residenti stranieri maggiorenni (dati Istati, gennaio 2020). Negli ultimi 15 anni la popolazione straniera femminile immigrata in Italia è aumentata del 141% (contro un incremento degli uomini del 112%. **Le donne immigrate, in questo range temporale, hanno assunto sempre maggiore peso**, sia per i ricongiungimenti familiari che per l'apertura alla libera circolazione in Europa delle persone provenienti dai paesi dell'Est.

La Fondazione ISMU (**www.ismu.org**, 2020) rileva che le donne immigrate in Italia sono provenienti prioritariamente dalla Romania, dall'Albania e dal Marocco, seguite da Ucraina, Cina, Filippine, Moldova, India, Polonia, Perù, Sri Lanka, Nigeria, Egitto, Ecuador e Bangladesh. La maggior parte di esse è coniugata e ha trovato occupazione in ambito domestico. In Sardegna e nella Città Metropolitana di Cagliari si riscontrano dati non significativamente dissimili da quelli nazionali.

Gli studi internazionali di stampo psicologico-sociale e economico sull'immigrazione femminile dimostrano che stereotipi e pregiudizi nei confronti delle donne immigrate sono una delle principali cause della sottostima delle loro competenze. In particolare, a causa dei *bias* delle/dei recruiter nella selezione del personale **le immigrate più qualificate hanno maggiori probabilità di essere bersaglio di discriminazione in materia di occupazione**. Inoltre, le donne immigrate altamente qualificate pur rappresentando una fonte importante per l'economia, a causa degli stereotipi sono discriminate nell'avanzamento di carriera. Le loro scelte lavorative ricadono su lavori di cura, anche quando il livello di istruzione è alto, nonostante diversi studi abbiano messo in evidenza gli effetti di tale scelta sulla loro saluta fisica e mentale.

Dopo la nascita dei/lle figli/e si evidenzia ulteriormente *gender pay gap* fra le donne e gli uomini e in particolare fra le donne autoctone e le donne immigrate.

La situazione del territorio metropolitano

In base all'ultimo censimento disponibile gli stranieri residenti nella Città metropolitana di Cagliari al 31 dicembre 2019 sono 15.951 di cui 7.586 donne (45,7%) e rappresentano il 3,8% della popolazione residente.
Le donne in età lavorativa, tra i 15 e i 65 anni sono 6.205. La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dal Senegal con il 10,4% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dalle Filippine (10,0%) e dalla Romania (9,8%).

Rilevante, rispetto all'incidenza sul territorio, la presenza nel mercato del lavoro della forza lavoro non comunitaria, che copre una quota pari al 6,1% degli occupati. Tuttavia, **la Città Metropolitana di Cagliari vede acuirsi (rispetto alla media nazionale) lo schiacciamento della manodopera non comunitaria verso mansioni non qualificate** (il 50% svolge un lavoro manuale non qualificato, a fronte del 36,1% registrato in Italia) e scarsamente retribuite (il 51,8% percepisce una retribuzione mensile inferiore a 800 euro, a fronte di una media nazionale del 26,3%), concentrate in modo assoluto nel settore dei servizi, che assorbe la totalità degli occupati non comunitari: 96,3%, a fronte del 66,7% rilevato a livello nazionale.

Anche i dati sulle assunzioni confermano la concentrazione del lavoro non comunitario nell'ambito dei Servizi: prima qualifica di assunzione, nella Città metropolitana in esame, risulta infatti Professioni qualificate nei servizi personali e assimilate, con una quota del 26%, terza Personale non

qualificato addetto ai servizi domestici (17%) e quarta Personale non qualificato nei servizi di pulizia di uffici, alberghi, navi e ristoranti.

Nella Città metropolitana in esame i titolari di imprese individuali di cittadinanza non comunitaria sono 3.577 e rappresentano il 9,2% degli imprenditori individuali dell'area cagliaritana, una percentuale leggermente inferiore a quella rilevata su scala nazionale (11,9%).
Il settore di investimento prevalente è il Commercio, in cui opera l'82,8% delle imprese guidate da cittadini provenienti da Paesi non comunitari.

Caratteristiche della proposta

Il progetto prevede quindi una fase di **raccolta dati**: una indagine sulla condizione lavorativa nell'area metropolitana delle donne immigrate, che, a partire dalla loro personale interpretazione dei fattori discriminanti, che vivono quotidianamente su se stesse, evidenzi gli atteggiamenti stereotipati e/o devianti che si frappongono ad una migliore inclusione lavorativa e sociale.
Per reperire tali dati, la proposta progettuale prevedere il coinvolgimento della Camera del lavoro della CGIL e dell'Ispettorato del Lavoro. Essendo una mappatura non ambisce a essere complessiva (su una stima di circa 7000 donne immigrate), occorrerà selezionare i settori (es. agricoltura, o servizi di cura alla persona, che presentano stereotipi e discriminazioni almeno parzialmente differenti). Inoltre appare opportuno il coinvolgimento di altre figure professionali, come statistici, sociologi e psicologi, per definire su una base più specifica il progetto sperimentale.

Successivamente la **somministrazione di percorsi laboratoriali**, rivolti a donne immigrate e datrici e datori di lavoro (autoctoni), che prevedano diverse metodologie di approccio quali esercitazioni individuali, lavori di gruppo, *role playing*, simulazione di procedure, affiancamento *on the job* e **l'implementazione di buone pratiche**, per esempio la traduzione in diverse lingue di una sezione del sito web, a partire da almeno una filiera produttiva nel settore agricolo; la qualificazione di datori di lavoro come "aziende nobili", dando loro punteggi che esprimano un riconoscimento pubblico delle loro attività di tipo inclusivo, favorendo in questo modo anche il *marketing* territoriale.

Un ulteriore contributo deriverà dal confronto tra la visione delle discriminazioni reciproche tra lavoratrici immigrate, autoctone e datori/ici di lavoro. Potrebbe essere la base documentale propedeutica a una ricerca che possa condurre poi alla raccolta e innesco di *best practices*.
La cifra di quest'intervento dovrebbe essere l'assunto per cui l'integrazione non è garantire il minimo sindacale, ma il più ampio ventaglio di opportunità, come per es. la tutela della diversità religiosa).

La proposta progettuale potrà ampliarsi includendo anche l'aspetto della seconda generazione, dei ragazzi e ragazze che frequentano le scuole in loco, che costituiscono energie da valorizzare assolutamente. Su questo target insistono problemi vari (diritto al voto, cittadinanza, educazione alla pari). Anche i più giovani subiscono disuguaglianze (per esempio per effetto del fenomeno della "doppia assenza", dai luoghi di origine e di destinazione); quindi per integrare il progetto occorre aggiungere un aspetto educativo e di accompagnamento, che dia servizi, risposte e azioni, coinvolgendo in questa fase il lavoro degli educatori in senso ampio (pedagogisti, ecc.), che possano accompagnare le lavoratrici migranti e le loro famiglie nei meandri delle procedure (un servizio di mentoring).

L'obiettivo è fornire assistenza a questo target su come muoversi in una città, senza limitare l'intervento ai soli aspetti psicologici della discriminazione. Un lavoro più di rete in quel senso, che vada oltre la fase della consapevolezza dei singoli casi.

Dal punto di vista pratico, un'idea potrebbe essere l'**apertura di un servizio di sportello**: un punto stabile, che non resti "chiuso" dentro la città metropolitana, ma sia accessibile in modo reale alle donne in difficoltà e alle loro famiglie (per es. per le questioni della conciliazione, ricongiungimenti, accesso a servizi sanitari, ecc), che coordini una rete sanitaria e sociale collettiva, raccogliendo le competenze dell'ex-provincia: servizi + presidio di raccordo e di rete.

Obiettivi Specifici

- Sviluppare le conoscenze riguardo gli stereotipi, i pregiudizi e la doppia discriminazione etnica e di genere.
- Stimolare la consapevolezza riguardo gli stereotipi e la discriminazione etnica e di genere e le conseguenze in ambito sociale, lavorativo, economico.
- Apprendere procedure per il riconoscimento, gestione e controllo dei bias di valutazione causati da stereotipi, pregiudizi e discriminazioni durante i processi di valutazione delle competenze nei diversi ambiti di lavoro.
- Apprendere regole e procedure di recruitment che riducano l'incidenza della stereotipia nella valutazione.
- Fornire strumenti necessari per promuovere lo sviluppo di maggior autostima e autoefficacia relativamente alle proprie competenze in ambito lavorativo.
- Fornire gli strumenti necessari per promuovere reti di donne lavoratrici immigrate e autoctone che favoriscano il supporto reciproco e l'inclusione lavorativa e sociale.
- Consentire lo studio, la progettazione e la realizzazione di azioni positive di riequilibrio e contrasto al gap di genere oggetto dell'attività e dell'azione della Consigliera di Parità.

Obiettivi dell'Agenda

3.1 *Riduzione delle disuguaglianze*

3.1.2.1 *Supporto alle forme di presa in carico delle persone vulnerabili*

3.1.2.2 *Lotta alla violenza di genere*

3.1.2.3 *Supporto all'integrazione delle minoranze*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana

Tempistiche complessive stimate

3 anni complessivamente

Attori coinvolti

- Università di Cagliari - Dip. Psicologia e Centri di ricerca
- Comuni della Città Metropolitana
- Camera del lavoro Città metropolitana CGIL
- Sindacati e Associazioni datoriali
- Associazioni di migranti
- Terzo settore

Ruolo della Città Metropolitana

Promotrice con il coordinamento dell'Ufficio della Consigliera di parità

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus+: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus+: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus+: www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- Urban Innovative Actions: www.uia-initiative.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Citizens Programme: www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

134. *Misure volte a migliorare l'accesso all'occupazione*
142. *Misure volte a promuovere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro e a ridurre la segregazione di genere nel mercato del lavoro*
152. *Misure volte a promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva alla società*
153. *Percorsi di integrazione e reinserimento nel mondo del lavoro per i soggetti svantaggiati*
154. *Misure volte a migliorare l'accesso dei gruppi emarginati come i rom all'istruzione e all'occupazione e a promuoverne l'inclusione sociale*
156. *Azioni specifiche per aumentare la partecipazione dei cittadini di paesi terzi all'occupazione*
157. *Misure volte all'integrazione sociale dei cittadini di paesi terzi*
163. *Misure volte a promuovere l'integrazione sociale delle persone a rischio di povertà o di esclusione sociale, compresi gli indigenti e i bambini*

Progetto 39

Conoscere per capire e correggere: studio sul mondo del lavoro femminile e il *gap* di genere nell'area metropolitana di Cagliari

Premessa

La parità di genere è un valore cardine dell'UE, un diritto fondamentale e un principio chiave del **pilastro europeo dei diritti sociali**; fa aumentare i posti di lavoro e la produttività: è quindi un potenziale che va sfruttato man mano che si procede verso le transizioni verde e digitale e si fronteggiano le sfide demografiche.

La strategia per la parità di genere **verso un'Europa garante della Parità di genere**, presentata il 5 marzo 2020 dalla Commissione europea e definitivamente approvata da Parlamento e Consiglio UE delinea gli obiettivi politici e le azioni chiave per il periodo 2020-2025. Risponde all'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS 5) dell'Agenda ONU 2030 e alla volontà di fare della parità di genere una priorità trasversale di tutti gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Secondo la Commissaria Helena Dalli, la parità di genere deve essere ricercata in tutti gli ambiti della vita per tutti gli europei per raggiungere il loro pieno potenziale.

Una delle azioni fondamentali che l'Unione chiede agli Stati riguarda la l**otta agli stereotipi di genere**, una delle cause profonde della disparità di genere che interessano tutti i settori della società. Le aspettative stereotipate basate su un modello standardizzato donna/uomo limitano le aspirazioni, le scelte e la libertà e devono pertanto essere smantellate. Gli stereotipi di genere persistono nel mondo del lavoro e dell'occupazione, affliggendo sia il lavoro dipendente che quello autonomo e professionale e contribuiscono fortemente al *gender pay gap*.

Raggiungere la parità nella partecipazione ai diversi settori economici, affrontare il problema del divario retributivo e pensionistico di genere, svolgere in pari misura ruoli dirigenziali nella società e nel mondo del lavoro sono tra le richieste che l'Unione invia agli Stati membri precisando che *"la Commissione sosterrà gli Stati membri nel definire e attuare strategie efficaci miranti ad aumentare il numero delle donne presenti nelle posizioni dirigenziali, anche attraverso il programma di apprendimento reciproco in materia di parità di genere. Essa inoltre divulgherà dati e analisi riguardanti le tendenze sulla rappresentanza di donne e uomini nelle posizioni dirigenziali, in collaborazione con l'Istituto europeo per l'uguaglianza di genere (EIGE)."*

La situazione dell'Area metropolitana

Al 01.01.2020 la popolazione totale risulta essere di 1.629.307 abitanti di cui il 49% sono maschi e il 50,9% femmine con il 26% residenti nella Città Metropolitana di Cagliari.
Secondo le rilevazioni ASPAL i dati regionali sulle assunzioni (nel 2020 si sono registrate 28.848 assunzioni mentre alla stessa data dell'anno precedente erano state 70.671) evidenziano una significativa riduzione del numero delle posizioni lavorative dipendenti a partire da marzo 2020, particolarmente nella filiera turistica, nella quale le attivazioni avvengono in larga parte nei mesi primaverili e dove è più frequente il ricorso ai contratti a termine stagionali.

I lavoratori disponibili si concentrano perlopiù nelle aree più densamente popolate della regione, la provincia del Sud Sardegna con la Città metropolitana di Cagliari e la nuova provincia di Sassari che sono anche i territori che registrano l'attivazione del maggior numero di rapporti di lavoro e il più alto numero di imprese attive.

Sempre secondo le ultime elaborazioni statistiche dell'ASPAL sui dati del Sistema Informativo Lavoro della Sardegna (SIL), sembra emergere che al momento l'occupazione femminile stenta maggiormente a riprendersi rispetto a quella maschile, anche perché la crisi ha impattato proprio su quei settori nei quali si registrava una maggiore presenza delle donne (es. Istruzione/Formazione, Alberghiero/Accoglienza).

Il tasso di occupazione femminile cala in modo lievemente più accelerato di quello maschile (rispettivamente -2,8 p.p. e -2,3 p.p.), allargando ulteriormente il *gap* di genere per questo indicatore: attualmente il tasso maschile è al 59,3%, quello femminile al 44%, con una differenza di 15,3 p.p.

La variazione negativa delle assunzioni ha comportato su quasi tutto il territorio regionale un dimezzamento dei valori registrati nel 2019, ma ha interessato in misura preponderante Olbia, Cagliari e la sua area metropolitana, il territorio del sassarese e in generale tutti i comuni della fascia costiera, a più elevata vocazione turistica.

Secondo i dati ISTAT, inoltre il settore M, relativo alle attività professionali, scientifiche e tecniche rappresenta il secondo settore più rilevante in termini di imprese (il 15 per cento del totale).
Per i titoli di studio più alti (laurea e post lauream), nella regione si rileva un tasso di occupazione femminile che supera quello maschile di 1,5 punti.

Dalla analisi svolta nel 2019 risulta che la Città Metropolitana di Cagliari presenta un tasso di attività e di occupazione più elevato rispetto alle altre Province, sia a livello complessivo che separatamente per sesso. Notevoli le differenze di genere: mentre tra i maschi i tassi di attività oscillano tra il 50,19% di Cagliari e il 70,20% di Sestu, per le femmine la percentuale più bassa è del Comune di Sarroch (36,24%) mentre la più elevata è quella di Sestu (53,00%).

Tutti i Comuni presentano tassi di attività maschile più elevati di quelli femminili.
Anche per **il tasso di occupazione le differenze di genere sono notevoli**: mentre per i maschi va da un minimo del 48,03% del Comune di Cagliari ad un massimo del 58,77% (Sestu), il valore più elevato per le donne è 42,59% (Comune di Sestu) e solo un'altra realtà presenta un tasso di occupazione femminile superiore al 40% (Elmas con 40,56%). Il valore 31 più basso tra le donne è quello del Comune di Sarroch (26,78%), seguito da Maracalagonis (26,88%) e Uta (28,89%), unici tre Comuni a scendere al di sotto del 30%. Per nulla o non sufficientemente indagato risulta poi il mondo dei lavoratori/trici autonomi/e, delle collaborazioni a partita IVA e dei liberi professionisti.

Non abbiamo dati attendibile sulla presenza femminile nelle posizioni apicali in nessun settore lavorativo pubblico e/o privato.

Motivazione del progetto

Il quadro che sinteticamente si è riportato sopra evidenzia da una parte un *gap* occupazionale femminile che, sebbene tendesse ad un riequilibrio nel 2019 precedentemente all'avvento della pandemia, oggi tende invece a peggiorare, dall'altra una carenza di dati specifici sull'occupazione, l'imprenditorialità e le professionalità femminili che finora non sono stata mai sufficientemente indagati.
Inoltre non esiste un'analisi della presenza femminile nelle posizioni apicali dei vari settori del lavoro dipendente e autonomo/professionale. La capacità di progettare interventi efficaci, al fine di dare risposta alle sfide sulla parità di genere proposte dall'Europa, non può prescindere dalla conoscenza del contesto di riferimento.

Caratteristiche della proposta

Si propone quindi di procedere ad una raccolta di dati selettiva sulla condizione lavorativa delle donne, che evidenzi l'eventuale gap in relazione a quella maschile, nell'area metropolitana che si strutturi attraverso le seguenti fasi:

- Indagine-survey preliminare di tipo quali-quantitativo volta all'identificazione degli attori da coinvolgere, che consenta anche alle imprese-associazioni canali di auto-presentazione associazioni, in modo tale da potere rilevare la presenza femminile con un sistema di controllo gestito direttamente dall'auto rilevazione delle donne presenti nelle aziende, in modo da predisporre un database veritiero che non si basi solo sulle dichiarazioni o stime ufficiali, spesso incomplete.
- Integrazione del database esistente o creazione di uno strumento nuovo di monitoraggio (ma tenendo conto dei dati già raccolti dall'Ispettorato del lavoro).
- Identificazione delle criticità effettive di genere da contrastare e gli strumenti su come intervenire.
- Analisi riguardo a:
  - la presenza delle donne occupate nel pubblico impiego con specificazione delle posizioni dirigenziali e apicali;
  - la presenza delle donne nei CdA e Collegi dei Revisori delle società quotate e quelle a controllo pubblico aventi sede nel territorio di riferimento;
  - la presenza delle donne nei CdA e Collegi dei Revisori delle società iscritte alla CCIAA aventi sede nel territorio di riferimento;
  - individuare lavoratrici autonome e libere professioniste esercitanti (con struttura propria o con collaborazioni) nel territorio da selezione come role model in incontri formativi, che possano servire da incentivi in senso più ampio per avviare azioni positive successive sulla base di un coinvolgimento bottom-up del target;
  - la presenza delle donne occupate nelle aziende con più di 10 dipendenti con specificazione delle posizioni dirigenziali e apicali. In particolare un'indagine *ad hoc* potrà riguardare "lavori atipici" (per es. organizzazioni sportive e associazioni presenti in area metropolitana, anche con introiti economici rilevanti) nelle quali sarebbe interessante mettere a tema la questione degli stereotipi di genere nella posizione delle istruttrici (es. allenatrici di calcio).
- Continuo monitoraggio proveniente dalla reportistica del sistema, in senso *top-down*, a cui integrare le dichiarazioni bottom-up del target, prevedendo incentivi per gli operatori che devono registrare la presenza femminile nelle proprie strutture.

La rilevazione statistica, dovrà avvenire in collaborazione dell'Università di Cagliari anche attraverso il suo Centro di ricerca CRENOS, dovrà essere seguita da una **lettura sociologica ed economica che evidenzi le criticità, le cause del *gap* riscontrato, le discriminazioni di genere e proponga misure di riequilibrio e contrasto** che possano anche sfociare in azioni positive da attuare con il supporto dell'Ufficio della Consigliera da Parità.

Obiettivi Specifici

- Soddisfare la esigenza di conoscenza dei dati relativi alla presenza delle donne nel mondo del lavoro nell'area dell'intera Città metropolitana con una attenzione particolare al gap di genere nelle posizioni apicali a tutti i livelli.
- Sostenere la capacità di elaborare un'analisi in termini qualitativi/ quantitativi che evidenzi la dimensione del gap di genere e le sue cause manifeste e non.
- Consentire lo studio, la progettazione e la realizzazione di azioni positive di riequilibrio e contrasto al gap di genere oggetto dell'attività e dell'azione della Consigliera di Parità.

Obiettivi dell'Agenda

3.1 *Riduzione delle disuguaglianze*

3.1.2.2 *Lotta alla violenza di genere*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana

Tempistiche complessive stimate

2 anni per ricerca, analisi e definizione azioni positive

Attori coinvolti

- Università di Cagliari
- Centri di ricerca
- Comuni della Città metropolitana
- Camera del lavoro Città metropolitana CGIL
- Sindacati
- Associazioni datoriali

Ruolo della Città Metropolitana

Promotrice con il coordinamento dell'Ufficio della Consigliera di Parità

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus+: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus+: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus+: www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- Urban Innovative Actions: www.uia-initiative.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Citizens Programme: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

134. *Misure volte a migliorare l'accesso all'occupazione*

142. *Misure volte a promuovere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro e a ridurre la segregazione di genere nel mercato del lavoro*

152. *Misure volte a promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva alla società*

Progetto 40

Creazione di una rete di servizi psicologici per i cittadini e i lavoratori

Premessa

Ad oggi non ci sono ricerche specifiche che ci mostrano dati certi sull'**accesso ai servizi psicologici da parte dei cittadini**. Tuttavia sappiamo da una parte che **molti cittadini non accedono ai servizi privati** (ricordiamo gli ultimi dati ISTAT relativi alla rinuncia alle cure sanitaria da parte di circa 11.000.000 di cittadini italiani), e dall'altra, anche in virtù di interlocuzioni ricorrenti che abbiamo intrapreso in questi anni, che **i servizi pubblici non accolgono cittadini** che denunciano il bisogno di un intervento psicologico o di una psicoterapia.

Le strutture pubbliche non possono prendere in carico questi cittadini perché le risorse materiali e professionali vengono dirottate verso la gestione di patologie gravi o invalidanti, o di problemi legati ad altri aspetti del disagio (casa, sussidi, ecc.).

Di conseguenza appare necessario un migliore **coordinamento, onde evitare sovrapposizione, con gli strumenti già esistenti, a livello territoriale, tra il settore della professionalità privata in ambito di supporto psicologico e quello pubblico**. Occorre individuare modalità negoziate di coesistenza e collaborazione tra l'offerta pubblica e privata, per evitare di ledere un settore del mercato del lavoro già in sofferenza anche a causa dell'emergenza pandemica.

La Città Metropolitana di Cagliari è già molto attiva a riguardo, attraverso la figura della Consigliera di Parità: figura istituzionale nominata dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, su designazione delle Regioni e delle Province/Città metropolitane interessate e selezionata tra persone in possesso di requisiti di specifica competenza ed esperienza pluriennale in materia di lavoro femminile, di normative sulla parità e pari opportunità nonché di mercato del lavoro ai sensi degli artt.12 e 13 del D.Lgs. n. 198 del 2006. Ha funzioni di promozione e controllo dell'attuazione dei principi di uguaglianza, di opportunità e di non discriminazione tra donne e uomini nel mondo del lavoro.

Inoltre, nelle competenze specifiche dei Servizi Sociali dei Comuni vi è la predisposizione ed erogazione di interventi sul singolo cittadino o sui nuclei familiari in difficoltà attraverso una valutazione attenta delle richieste. **La selezione delle risorse disponibili rimane quindi un punto centrale per ottemperare al proprio compito costitutivo** e questo incontra in modo particolarmente congruente le possibilità che la RETE qui proposta potrebbe offrire.

Motivazioni della proposta

Tenendo fermo il bisogno di riflessione sulle politiche sanitarie e il bisogno di rinforzo della funzione psicologica e preventiva nel servizio pubblico, la presente proposta è orientata a **fornire un migliore e più ampio spettro di servizi psicologici per i residenti della Città Metropolitana**.
Tale proposta nasce da un interesse e una richiesta sempre più importante di conoscenza dei propri diritti e di supporto legale e psicologico da parte di cittadini e cittadine del territorio che sempre più spesso si rivolgono all'Ufficio della Consigliera di Parità.

Caratteristiche della proposta

La presente proposta progettuale è orientata ad un duplice risultato. Da un lato mettere a disposizione della Consigliera di Parità uno **sportello di prima accoglienza e supporto sia di natura legale che di natura psicologica** che per un verso operi l'ascolto dei casi di discriminazione che potenzialmente possono essere di competenza dell'Ufficio e per altro verso sia di supporto alla Consigliera nell'affrontare gli aspetti giuridici e psicologici dei casi dalla stessa trattati.

I servizi dello sportello, secondo risultato, saranno veicolati da una **rete di professionisti specializzati**. In questo senso l'Ufficio ha già da tempo in corso numerose collaborazioni sia con l'Ordine degli Psicologi della Sardegna sia con il Dipartimento di Psicologia dell'Università di Cagliari con il quale attualmente ha in corso di realizzazione in convenzione anche il progetto ASTER - A caccia di STEReotipi rivolto ai docenti di n. 6 istituti di istruzione superiore dell'area metropolitana.

Tale rete potrà essere strutturata attraverso le seguenti fasi:

- Ricognizione dei servizi e dei gruppi di professionisti che oggi svolgono interventi che sono caratterizzati dal concetto di sostenibilità. In un primo momento non saranno presi in considerazioni i singoli professionisti.
- Audizione delle realtà organizzate che aderiscono alla campagna di ricognizione e successiva mappatura.
- Elaborazione di un documento di linee di indirizzo per i servizi di Psicologia sostenibile.
- Realizzazione di un incontro per la condivisione delle buone pratiche, e successivo coinvolgimento anche dei professionisti singoli che vorranno aderire al progetto di psicologia sostenibile.
- Creazione anagrafe *online* delle realtà organizzate e promozione di questa presso Istituzioni e cittadini.

Da un punto di vista organizzativo occorrerà ponderare **la scelta tra un unico sportello** non aperto tutti i giorni, e le cui attività siano suddivise tra esperti di supporto legale e psicologico, **oppure una rete capillare si sportelli coordinati**. Nel secondo caso i Comuni potranno emettere una segnalazione diretta, ossia una informativa chiara, che attraverso gli operatori del Servizio Sociale forniranno agli utenti il supporto psicologico di cui hanno bisogno, se questo non trova una risposta compatibile già nei Servizi del Comune. In particolare, si propone il rilancio degli ambiti PLUS, che possano curare la continuità e l'interfaccia con gli altri attori del territorio (es. distretti socio-sanitari di base), dando così più sostenibilità alla proposta.

Tale sportello fornirà:

- **Servizio di supporto a lavoratori e lavoratrici** che sempre più chiedono consulto riguardo ai propri diritti sul lavoro.
- **Servizio sul linguaggio non discriminatorio**, su cui si costruirà una rete tra attori pubblici e privati, coordinata dalla Città Metropolitana, perché non può essere da solo l'Ufficio della Consigliera di Parità a farsene carico (per la scarsità di risorse umane ed economiche attualmente a disposizione).
- **Servizio di mediazione culturale contro le discriminazioni di tipo etnico** in chiave intersezionale, rispetto al genere.
- **Promozione di attività di prevenzione della discriminazione a ragazzi e ragazze, che è fondamentale ai fini della proposta progettuale**: gli stereotipi di genere sono infatti già radicati nei ragazzi/e, e gli interventi dovrebbero partire dalla scuola, poiché spesso sono veicolati dalla socializzazione primaria in famiglia (si pensi ai frequenti casi di aspirazioni lavorative da parte di giovani madri bloccate dai compagni o dalle famiglie di origine, quando anche la ricerca di un'occupazione sembra qualcosa di non previsto nelle carriere morali di genere consolidate.
  Fare capire che la disparità è un problema esige un investimento via via più approfondito, per esempio nelle scuole medie inferiori.

Obiettivi Specifici

- Soddisfare la richiesta di supporto legale e/o psicologico dei lavoratori e lavoratrici vittime di discriminazioni nel mondo del lavoro nell'area dell'intera Città metropolitana.
- Potenziare la efficacia e fruibilità del servizio di presa in carico e tutela dei lavoratori e lavoratrici oggetto dell'azione della Consigliera di Parità.

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.1 *Uniformazione e semplificazione dei processi e delle procedure tra i diversi comuni*

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

3.1.2.1 *Supporto alle forme di presa in carico delle persone vulnerabili*

3.1.2.2 *Lotta alla violenza di genere*

3.1.2.3 *Supporto alla integrazione delle minoranze*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana

Eventuali sedi di Istituzioni pubbliche e privati coinvolte dislocate nel territorio

Tempistiche complessive stimate

Lo sportello può essere attivato, previa selezione dei professionisti da dedicargli non oltre tre mesi dalla approvazione definitiva.

La creazione della rete potrà essere realizzata nell'arco di **6 mesi**.

Attori coinvolti

- Università di Cagliari
- Ordine degli Avvocati di Cagliari
- Ordine degli Psicologi della Sardegna
- Sindacati dei lavoratori, dell'Università e degli Ordini professionali, nel campo dell'informazione e della formazione

Ruolo della Città Metropolitana

Promotrice e coordinatrice

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus+: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus+: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus+: www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- Urban Innovative Actions: www.uia-initiative.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Citizens Programme: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- Fondi Strutturali, FESR, Plus, che possano fare sponda su questo tema

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

142. *Misure volte a promuovere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro e a ridurre la segregazione di genere nel mercato del lavoro*

143. *Misure volte a promuovere l'equilibrio tra vita professionale e vita privata*

144. *Misure volte a creare ambienti di lavoro sani e adeguati che tengano conto dei rischi per la salute e promuovano l'attività fisica*

146. *Sostegno per l'adattamento dei lavoratori, delle imprese e degli imprenditori ai cambiamenti*

152. *Misure volte a promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva alla società*

153. *Percorsi di integrazione e reinserimento nel mondo del lavoro per i soggetti svantaggiati*

154. *Misure volte a migliorare l'accesso dei gruppi emarginati come i Rom all'istruzione e all'occupazione e a promuoverne l'inclusione sociale*

156. *Azioni specifiche per aumentare la partecipazione dei cittadini di paesi terzi all'occupazione*

157. *Misure volte all'integrazione sociale dei cittadini di paesi terzi*

Progetto 41

Istituzione di un Centro di ascolto per studenti e attuazione di Piani individualizzati di supporto per prevenire l'abbandono scolastico

Premessa

Come emerso dal Report di analisi del territorio elaborato nella fase iniziale del processo del Piano Strategico, la situazione legata all'abbandono scolastico nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari molto critica, peggiore della media nazionale e, con buone probabilità, ne uscirà ulteriormente aggravata con la fine dell'emergenza sanitaria.

In breve, l'abbandono scolastico è uno dei problemi più seri tra quelli che affliggono non solo il mondo della scuola, ma l'intera società del territorio. I motivi per cui una ragazza o un ragazzo abbandona la scuola prima del diploma superiore possono essere diversi. Spesso incidono condizioni di marginalità sociale, che possono portare sia a una frequenza saltuaria, sia all'abbandono definitivo degli studi.

Seguendo questo indicatore, **l'Italia nel 2017 è il quarto paese con più abbandoni (14%) in Europa**, dopo Malta, Spagna e Romania. Sul contesto isolano, al 2017, la quota di giovani tra 18 e 24 anni in possesso della sola licenza media, e dunque in condizione di avere abbandonato prematuramente gli studi, risultava **su scala regionale sarda pari al 21,20%, il dato in assoluto peggiore nel contesto della penisola**. Di poco più basso il dato relativo alla **Città Metropolitana di Cagliari, pari al 19,1%**, a fronte di un dato medio italiano circoscritto al 14%, sebbene decisamente meno grave rispetto all'area contigua della provincia del Sud-Sardegna, dove più di un giovane su 4 in questa fascia d'età risulta avere interrotto precocemente il proprio percorso formativo (25,7%).

Motivazioni della proposta

Dai dati sopra citati, si evince la necessità di pensare progettualità che agiscano adottando tutte le modalità, per **creare circoli virtuosi tra interventi complementari**.
Dalle ricerche nazionali e internazionali emergono tre principali modalità di contrasto del fenomeno dell'abbandono scolastico: la prevenzione, l'intervento e la compensazione.

In complementarietà alla proposta "Tavoli di confronto tra Scuole per migliorare l'insegnamento e prevenire l'abbandono scolastico (Gruppo di lavoro *Governance*)", questa progettualità intende adottare modalità di contrasto sia di intervento che di compensazione.
Con la modalità di intervento si vuole identificare precocemente le difficoltà di apprendimento e agire offrendo un sostegno mediante **piani di apprendimento individuali**, e/o con incentivi finanziari per le famiglie economicamente svantaggiate. Per esempio, il **sostegno linguistico agli studenti di origine straniera** diminuisce il rischio di abbandono tra gli ultimi arrivati.
In molti Paesi sono anche state introdotte delle misure per monitorare l'assenteismo dei ragazzi e nelle scuole sono state inserite figure professionali specializzate nel **sostenere gli studenti negli aspetti relativi alla salute e al benessere psicologico**.

Le **misure di compensazione per ridurre l'abbandono scolastico** mirano a riportare all'interno di percorsi di istruzione e formazione coloro che li hanno abbandonati precocemente, con l'obiettivo di far acquisire loro competenze fondamentali e completare l'istruzione di base. Vi sono Paesi che offrono percorsi alternativi, attraverso l'istruzione della **seconda opportunità**.

Caratteristiche della proposta

La proposta intende svilupparsi seguendo 3 componenti:

1. **Istituzione di un centro di ascolto e confronto in cui gli operatori**:

- presidiano tutte le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado della Città interfacciandosi con i Dirigenti Scolastici e i referenti incaricati da ciascuna scuola;
- vengono attivati direttamente, o tramite canali di comunicazione diretta (email) in merito alle richieste di consulenza e collaborazione su problematiche individuali, gruppali o del contesto classe /scuola, attraverso appositi moduli e procedure;
- incontrano i Dirigenti Scolastici e/o gli insegnanti richiedenti per analizzare le tipologie di bisogni/problematiche e da qui avviare la Fase 2 coprogettazioni più opportune rivolte al singolo alunno, a gruppi di alunni, per/con il gruppo degli insegnanti, per/con i gruppi di genitori. Sarà importante in questo ambito coinvolgere i docenti che già partecipano all'esperienza regionale "Iscola".

La Città Metropolitana di Cagliari potrà svolgere un ruolo fondamentale e da protagonista attraverso l'ufficio "Pubblica istruzione, cultura e servizi alla persona" per intercettare precocemente segnali che evidenziano situazioni di eventuale rischio e pregiudizio dei bambini e dei ragazzi, orientare e supportare la scuola nell'attivazione della rete dei servizi.

2. **Elaborazione di "Piani individualizzati di accompagnamento educativo (PIAE)"** per adolescenti, di ogni ordine e grado, che vivono situazioni a rischio di devianza e grave marginalità finalizzati al loro reinserimento scolastico/sociale/lavorativo:

- Accoglienza, analisi della domanda e approfondimento delle preoccupazioni che interessano il singolo alunno/studente.
- Co-costruzione delle possibili strategie da attivare nel contesto scolastico per sostenere il bambino/ragazzo e la sua famiglia.
- Affiancamento agli insegnanti in un percorso di consulenza socio-educativa da svolgere in incontri anche in presenza dei genitori.

L'articolazione specifica dei Piani e l'adozione degli stessi dipenderà anche in parte dall'entità della rete costruita al punto 3.

Le entità coinvolte produrranno dei report annuale delle attività e dei risultati raggiunti dai Piani come fase di monitoraggio, che contribuiranno ad una valutazione d'impatto con cadenza triennale. Nella produzione di tali report e della valutazione sarà importante il coinvolgimento dell'Assessorato all'Istruzione.

3. **Costruzione di un'alleanza di risorse e di offerte** già presenti sul territorio per costruire i Piani individualizzati e adottarli:

- istituzione di "borse economiche a dote" per consentire ai ragazzi coinvolti di accedere a strumenti e opportunità utili da una parte a sostenere i loro percorsi di uscita dal rischio di devianza e d'altra parte a coinvolgerli in attività educative e in tirocini formativo/lavorativi.
- Eventuali incentivi ai docenti coinvolti, tramite una formalizzazione del vecchio meccanismo delle ripetizioni.

Si garantirà così ai destinatari la possibilità di incontrare lungo il percorso di crescita adulti in grado di promuovere relazioni significative e accompagnare il loro sviluppo individuale.

Obiettivi Specifici

Contrastare in maniera efficace e mirato il problema dell'abbandono scolastico.

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

3.1.2.1 *Supporto alle forme di presa in carico delle persone vulnerabili*

3.1.2.3 *Supporto alla integrazione delle minoranze*

3.2.2.2 *Contrasto alla dispersione scolastica*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutte le scuole del territorio metropolitano

Attori coinvolti

- Scuole, comuni, associazioni del terzo settore.
- Tribunale Minori,
- Ufficio Scolastico Regionale e Università (in particolare le facoltà di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche e le Scienze Umanistiche).

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinatore e attuatore del progetto in particolare attraverso l'Ufficio di Pubblica istruzione, cultura e servizi alla persona che avrà il compito di definire le voci di spesa e di costo e individuare il personale destinato alla presente proposta.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus+: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus+: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus+: www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- Urban Innovative Actions: www.uia-initiative.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Citizens Programme: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

157. *Misure volte all'integrazione sociale dei cittadini di paesi terzi*

163. *Misure volte a promuovere l'integrazione sociale delle persone a rischio di povertà o di esclusione sociale, compresi gli indigenti e i bambini*

Progetto 42

Valutazione e realizzazione di centri di prossimità per l'erogazione di servizi pubblici decentralizzati

Il modello centro-periferia predominante nella realtà metropolitana comporta una concentrazione dei servizi nel capoluogo a scapito dei comuni di prima e seconda cintura.
Questo porta oneri e disagi per la parte di popolazione sempre maggiore che è costretta a spostarsi generando fenomeni di pendolarismo e acuendo così le problematiche ad esso connesse (inquinamento, traffico, diminuzione del benessere sociale, ecc).

Allo stesso modo, sta diventando sempre più importante poter fare affidamento su un **servizio di prossimità che possa riguardare vari temi**: sanità, giustizia, sociale.

Sulla scia di diversi progetti realizzati da altre regioni sul tema della creazione di sportelli di prossimità, il progetto si propone di **mappare tutti i servizi attualmente erogati dalla Città Metropolitana e da altri enti pubblici in forma centralizzata** per verificare l'opportunità di dislocarne e distribuirne una parte direttamente sul territorio.

Il progetto può partire da un prototipo settoriale e riferito a un piccolo gruppo di servizi e può essere strutturato in diverse fasi:

- **Identificazione dei servizi** che per loro natura possono essere erogati anche direttamente sul territorio e, in particolare, dal personale dei Comuni.
- **Stipulare le convenzioni** con i comuni che vogliono erogare il servizio a livello comunale.
- **Identificare gli spazi** in cui creare lo sportello per il pubblico, il **personale** che a livello comunale potrà erogare il servizio, le **infrastrutture** tecnologiche necessarie, le **competenze** da creare.
- **Formare il personale** che sarà adibito alla conduzione della nuova attività.
- **Riorganizzare** i processi tra sede locale e sede centrale per l'erogazione del servizio.
- **Valutare** il servizio nel tempo per capire criticità, punti di forza e elementi di replicabilità.

Partendo dal prototipo, si potrà valutare di estendere la decentralizzazione anche ad altre tipologie di servizi e di settori.

Obiettivi Specifici

Garantire accessibilità dei servizi a tutti i comuni della Città Metropolitana, riducendo i disagi di spostamento dei non residenti a Cagliari

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.1 *Uniformazione e semplificazione dei processi e delle procedure tra i diversi comuni*

1.1.2.2 *Definizione di modalità e strumenti digitali per la partecipazione continua della popolazione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutti i comuni della Città Metropolitana

Tempistiche complessive stimate

Pianificazione e formazione: **8 mesi**

Attori coinvolti

- Città Metropolitana, Comuni.
- A seconda del settore scelto per i servizi del prototipo: Tribunale, Servizi Sociali, ecc

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può essere promotore dell'iniziativa, ponendosi come soggetto coordinatore della stipula delle convenzioni e referente principale del progetto.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

158. *Misure volte a migliorare l'accesso paritario e tempestivo a servizi di qualità, sostenibili e a prezzi accessibili*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 43

Creazione di un Osservatorio sul sistema socio-economico del territorio

Poter disporre di **dati e informazioni chiari, organizzati, dettagliati e facilmente accessibili per i diversi settori produttivi ed economici** sono fondamentali per prendere decisioni strategiche per lo sviluppo.

La pianificazione di una struttura dedicata al monitoraggio produttivo ed economico, che possa assicurare una **raccolta dati su lungo periodo in modo pianificato e organico**, consentirebbe alla Città Metropolitana di dotarsi di una **banca dati essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del territorio**. Inoltre, fornirebbe alle amministrazioni dati utili per la definizione della strategia di sviluppo e la programmazione degli investimenti sul territorio metropolitano.

Il progetto si propone di creare un **sistema di rilevamento continuo dei dati socio-economici** sulla base degli indicatori che definiscono l'indice BES, che consenta di prendere decisioni più efficienti e consapevoli. In particolare l'Osservatorio dovrà lavorare attraverso un **sistema di *open data*** che integri dati già esistenti in maniera automatica ed allo stesso tempo si concentri su **dati che non sono già rilevati** da altre piattaforme.

Il progetto propone quindi la realizzazione di un **Osservatorio dedicato al monitoraggio e allo studio socio-economico** attraverso:

- **L'identificazione di uno spazio** dedicato, partendo dalla riqualificazione di aree attualmente vuote e inutilizzate.
- Il coinvolgimento/assunzione di **personale dedicato**, tramite manifestazione di interesse e concorsi.
- La *partnership* con enti di ricerca per la dislocazione di competenze presso l'Osservatorio e per lo scambio di conoscenza.
- Lo ***scouting* di fondi** dedicati alla ricerca nell'ambito socio-economico e l'attivazione di scambi e partnership con il settore privato allo scopo di finanziare le attività.
- Il supporto all'**attivazione dell'Osservatorio** e alla sua messa in operatività.

Obiettivi Specifici

Attivare una struttura di raccolta dati sui settori produttivi per favorire investimenti e decisioni strategiche più mirate.

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.4 *Adozione degli Open Data in tutte le amministrazioni e delle procedure tra i diversi comuni*

1.2.1.1 *Incremento delle competenze di gestione e digitali dei dipendenti della Città Metropolitana e degli altri enti del territorio*

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città metropolitana

Tempistiche complessive stimate

6 mesi per l'attivazione e poi report annuali

Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Enti di ricerca sul territorio
- Università
- CRENOS

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può porsi come Ente promotore dell'attivazione dell'Osservatorio, favorendo la creazione di partnership e la ricerca fondi.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

036. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

037. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless) conformemente ai criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di efficienza energetica1*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 44

Istituzione di tavoli di coordinamento intercomunali e interistituzionali su Sport e Scuola

Il coordinamento tra istituzioni e settori è sempre fondamentale per garantire investimenti efficaci, efficienti e distribuiti sul territorio.
Ci sono due dimensioni per cui il coordinamento emerge come particolarmente critico e importante:

1. la **gestione degli impianti sportivi**;
2. la **gestione del patrimonio edilizio delle scuole secondarie di secondo grado**.

Per questi due settori si propone la realizzazione di strutture permanenti di confronto tra referenti comunali e istituzionali, in forma di tavolo di coordinamento. L'obiettivo è favorire il confronto per arrivare a delle **strategie condivise** e di qualità. In particolare, il tavolo di coordinamento sulle scuole secondarie di secondo grado potrà utilmente raccordarsi con gli uffici comunali per creare sinergie sia con le scuole secondarie di primo grado che con le scuole primarie, sia a livello di migliore gestione del patrimonio edilizio sia per quanto attiene sinergie operativo-gestionali.

Le problematiche principali da superare sono:

- Situazione delle strutture non a norma se non in poche realtà.
- Molte associazioni sportive non hanno uno spazio dove svolgere l'attività.
- Mancano regole per organizzare il confronto sull'utilizzo delle strutture.
- Manca il supporto della Sanità che dovrebbe incentivare e favorire lo sport.
- Manca attenzione sullo sport dei portatori di handicap.
- Manca professionalità e competenza adeguata in alcuni istruttori sportivi.

Il progetto si propone quindi di:

- **Identificare i soggetti referenti** che possano rappresentare le istanze di tutti i soggetti coinvolti dalle politiche decise dai due Tavoli, oltre alla Città Metropolitana anche i Comuni, le scuole e la Sanità).
- **Costruire la mission del tavolo**, ovvero l'obiettivo che intende perseguire e le competenze che fanno capo ad esso, delineando chiaramente il perimetro delle attività che nel tavolo possono essere discusse.
- **Definire le linee guida di funzionamento del tavolo**, in termini di identificazione di un soggetto "capo tavolo" che indica le riunioni e sia il punto di riferimento per i diversi referenti (possibilmente a rotazione), tempistiche di riunione.
- **Supportare operativamente** la realizzazione del Tavolo e la sua gestione.
- **Valutarne l'andamento** e il suo funzionamento e risultati nel tempo.

Obiettivi Specifici

- Coordinare le strategie su settori critici che hanno spesso una dimensione sovracomunale.
- Favorire, soprattutto nelle scuole primarie, la presenza di tirocinanti di Scienze Motorie per supportare gli insegnanti in un ruolo importante di sviluppo dei bambini
- Recupero strutture scolastiche utilizzabili dalle società sportive
- Creare delle linee guida per la governance

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.1 *Uniformazione e semplificazione dei processi e delle procedure tra i diversi comuni*

1.2.1.1 *Incremento delle competenze di gestione e digitali dei dipendenti della Città Metropolitana e degli altri enti del territorio*

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città metropolitana

Tempistiche complessive stimate

6 mesi

Attori coinvolti

- Comuni
- Scuole primarie
- Città Metropolitana
- Impianti sportivi

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana può avere il ruolo di coordinatore del Tavolo, a raccolta delle istanze che pervengano dai membri del tavolo.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 45

Urban Lab della Città Metropolitana di Cagliari per la partecipazione e la proposizione progettuale della cittadinanza

La proposta progettuale è relativa alla creazione di un **servizio/laboratorio di promozione, comunicazione e monitoraggio dell'attività strategica** della Città Metropolitana denominato *Urban Lab*.

La proposta prevede l'i**ndividuazione e messa a punto di una struttura permanente e pienamente accessibile al pubblico**, senza alcun tipo di barriera architettonica o sensoriale, destinata a fungere da postazione fisica per la **comunicazione, la divulgazione e il monitoraggio del processo di implementazione delle azioni progettuali** della Città Metropolitana di Cagliari e degli altri enti pubblici sul territorio.
Le attività di comunicazione e monitoraggio potrebbero partire dai progetti che saranno inseriti nel Piano strategico della Città Metropolitana.

La struttura ospiterà un **servizio di interfaccia tra la Città Metropolitana e la popolazione** dei residenti e *city-users* dell'intero bacino territoriale, e avrà lo scopo di **promuoverne la partecipazione** nelle varie fasi di sviluppo in itinere e di valutazione ex-post di tutte le misure previste entro l'arco temporale previsto, grazie alla disseminazione di plastici e schermi interattivi a tecnologia *touch-screen* in costante aggiornamento, che diano conto dello stato di avanzamento dei lavori, delle risorse finanziarie e umane originariamente stanziate e già spese, del rispetto della tempistica, della corrispondenza delle opere in via di realizzazione alla progettazione ex-ante, della loro efficacia e impatto previsto sulla qualità sociale dell'ambiente metropolitano, in termini di sicurezza socio-economica, inclusione sociale, coesione sociale ed *empowerment*.

La selezione del luogo più adatto per ospitare questo servizio richiederà una mappatura preliminare degli spazi pubblici in dotazione al patrimonio metropolitano (come da progetto che sarà discusso nel gruppo di lavoro "Riqualificazione spazi e immobili"), per i quali la destinazione d'uso sia vacante, la **posizione sia centrale o comunque nevralgica** rispetto alla topografia urbana, la raggiungibilità sia garantita tanto attraverso la mobilità privata quanto attraverso quella pubblica, la fruizione sia *user-friendly*. L'*Urban Lab* si estenderà inoltre sul territorio attraverso la realizzazione di alcune **antenne lab in posizioni tali da ottimizzarne l'accesso all'intera popolazione metropolitana** (negli spazi messi a disposizione dai comuni, ad esempio), oltre alla sede principale presso il capoluogo, al fine di creare una comunicazione a due vie: da un lato diffondere informazioni di quanto si sta facendo sul territorio e dall'altro creare un luogo di ritrovo della popolazione per incontri e dibattiti sollecitando l'ascolto e la proposizione progettuale. I luoghi potrebbero essere anche quelli di **aggregazione dei ragazzi** (per esempio EXME' Pirri) perché possa essere anche una voce da altra angolatura.

La comunicazione del servizio diventa fondamentale e veicolata anche attraverso mezzi innovativi, per esempio potrebbe esser sfruttato un bus green che gira per i centri della Città Metropolitana in giorni prestabiliti. Una comunicazione anche orientata a ridurre il rischio che sia interpretato dalla cittadinanza come un punto di sfogo.

Un ricco portfolio di servizi similari, su scala nazionale e internazionale, creati negli ultimi 20 anni, potrà servire da ***benchmark* da cui trarre ispirazione**. Si cita, a questo proposito, la buona pratica dei cosiddetti "gianduiotti", una struttura temporanea in vetro posizionata per circa un anno presso una delle piazze centrali della città di Torino nel 2001, ai fini della comunicazione trasparente e promozione del piano strategico dell'area metropolitana di Torino 2000.

A titolo esemplificativo, una porzione dei locali del SEARCH - Sede Espositiva Archivio Storico Comunale, sita in Largo Carlo Felice, 1, potrebbe essere adibita all'uopo, in virtù della sua posizione topografica e della sua ampiezza ideale.

Una volta individuato lo spazio, il progetto richiederà un i**nvestimento di tipo infrastrutturale**, al fine di adattare i locali alle finalità funzionali di una percorribilità priva di ostacoli per qualsiasi tipo di utente; di tipo logistico, al fine di acquisire la **dotazione tecnologica** necessaria a offrire devices interattivi per la comunicazione del piano strategico e di tutte le iniziative messe in atto dalla Città Metropolitana, nella sua veste di attore collettivo; di tipo gestionale-organizzativo, orientato al **reclutamento e alla formazione del personale istituzionale** che dovrà assistere il pubblico durante l'esperienza partecipativa, fornire informazioni di approfondimento su richiesta, e provvedere ai compiti di custodia e tutela del luogo, la cui apertura dovrebbe essere su base quotidiana e ad orario continuato secondo le stesse scansioni temporali degli altri uffici di PA metropolitana.

Obiettivi Specifici

- Promuovere la comunicazione, divulgazione e valutazione *in itinere* e *ex-post* del Piano Strategico della città metropolitana presso il pubblico (cittadini residenti, *city users*)
- Garantire la massima trasparenza nella presentazione dello stato di avanzamento dei lavori, per ciascuna attività progettuale prevista, attraverso devices interattivi funzionali a un'attività di monitoraggio in itinere e valutazione ex-post
- Favorire una cifra partecipativa bottom-up della cittadinanza nel processo di implementazione della città metropolitana che anticipi le decisioni
- Creare fiducia e senso di appartenenza tra la città metropolitana, come nuovo attore istituzionale collettivo, e la cittadinanza
- Raccogliere feedback, criticità, percezioni e richieste specifiche da parte dell'utenza sulle singole attività progettuali, utili a tenere sotto controllo l'impatto socio-economico e ambientale in corso d'opera

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.1 *Uniformazione e semplificazione dei processi e delle procedure tra i diversi comuni*

1.1.2.1 *ISupporto alle occasioni di incontro per la valutazione e la proposizione progettuale*

1.1.2.2 *Definizione di modalità e strumenti digitali per la partecipazione continua della popolazione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

L'Urban Lab dovrebbe essere localizzato in un edificio centrale e accessibile del capoluogo cagliaritano, previa mappatura degli spazi pubblici vacanti, quale sede istituzionale dell'attore collettivo ivi rappresentato, e punto di convergenza di tutti gli altri 16 comuni coinvolti. Sono previste delle "antenne" dell'*Urban Lab* dislocate nel territorio (non necessariamente una presso ogni comune).

A questi si aggiunge la comunicazione itinerante, per esempio l'autobus elettrico che gira per la Città Metropolitana.

Tempistiche complessive stimate

Il progetto nel complesso richiederà un **periodo preparatorio non inferiore ai 10/12 mesi**:

1. ricerca dei locali più adatti: **3 mesi**
2. adeguamento infrastrutturale per garantirne la massima accessibilità e raggiungibilità: **3 mesi**
3. acquisto, predisposizione e programmazione dei *devices* multimediali interattivi per la fruizione del servizio: **2 mesi**
4. assunzione e formazione del personale gestionale: **5 mesi**
5. comunicazione del servizio: **3 mesi**

Attori coinvolti

I contenuti resi fruibili al pubblico richiederanno un'alimentazione e aggiornamento costante ad opera del coinvolgimento attivo di tutte le amministrazioni comunali facenti parte della Città Metropolitana, sebbene la sede fisica e gestionale del servizio farà capo alla Città di Cagliari.

Inoltre si potrà valutazione una partnership con l'*Urban Center* di Cagliari per l'ampliamento delle progettualità oggetto del Centro o per creare altri punti di riferimento per la cittadinanza.

Ruolo della Città Metropolitana

Il servizio di Urban Lab avrà, per la Città Metropolitana, la duplice funzione di vetrina promozionale e spazio di confronto interattivo con la cittadinanza, e rappresenterà di fatto l'espressione infrastrutturale della sua natura partecipativa, tanto in fase costituiva che di piena operatività a regime.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

037. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless) conformemente ai criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di efficienza energetica1*

152. *Misure volte a promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva alla società*

Progetto 46

Tavoli di confronto tra Scuole per migliorare l'insegnamento e prevenire l'abbandono scolastico

Premessa

Come emerso dal Report di analisi del territorio elaborato nella fase iniziale del processo del Piano Strategico, la situazione legata all'abbandono scolastico nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari molto critica, peggiore della media nazionale, e, con buone probabilità, ne uscirà ulteriormente aggravata con la fine dell'emergenza sanitaria.

In breve, l'abbandono scolastico è uno dei problemi più seri tra quelli che affliggono non solo il mondo della scuola, ma l'intera società del territorio. I motivi per cui una ragazza o un ragazzo abbandona la scuola prima del diploma superiore possono essere diversi. Spesso incidono condizioni di marginalità sociale, che possono portare sia a una frequenza saltuaria, sia all'abbandono definitivo degli studi.

Seguendo questo indicatore, l'**Italia nel 2017 è il quarto paese con più abbandoni (14%) in Europa**, dopo Malta, Spagna e Romania. Sul contesto isolano, al 2017, la quota di giovani tra 18 e 24 anni in possesso della sola licenza media, e dunque in condizione di avere abbandonato prematuramente gli studi, risultava **su scala regionale sarda pari al 21,20%, il dato in assoluto peggiore nel contesto della penisola**. Di poco più basso il dato relativo alla **Città Metropolitana di Cagliari, pari al 19,1%**, a fronte di un dato medio italiano circoscritto al 14%, sebbene decisamente meno grave rispetto all'area contigua della provincia del Sud-Sardegna, dove più di un giovane su 4 in questa fascia d'età risulta avere interrotto precocemente il proprio percorso formativo (25,7%).

Dalle ricerche nazionali e internazionali emergono tre principali modalità di contrasto del fenomeno dell'abbandono scolastico: la prevenzione, l'intervento e la compensazione.
Dai dati sopra citati, si evince la necessità di pensare progettualità che agiscano adottando tutte le modalità, per creare circoli virtuosi tra interventi complementari. Quindi, mentre questa proposta adotta una modalità di "prevenzione", la scheda progettuale "Istituzione di un Centro di ascolto e confronto e attuazione di Piani individualizzati" adotta le altre due modalità.

La **prevenzione dell'abbandono scolastico** include quelle iniziative che riguardano il **miglioramento dell'insegnamento** e della cura già nella prima infanzia e successivamente l'orientamento scolastico e professionale. Altri Paesi europei già stanziano consistenti investimenti nei **sistemi di orientamento scolastico e professionale**, per rivedere e ampliare i servizi al fine di consentire agli studenti una maggiore comprensione delle proprie attitudini, così da poter effettuare scelte consapevoli rispetto alle prospettive di formazione o di impiego.

Caratteristiche della proposta

La proposta vuole quindi fornire percorsi di formazione specifici, occasioni di *knowledge sharing* e *best practices* a favore degli insegnanti delle scuole primarie e secondarie della Città Metropolitana di Cagliari per dare loro nuove conoscenze, nuovi approcci metodologici e nuovi strumenti per intercettare precocemente le difficoltà, il bisogno, ed accompagnare il processo formativo orientando.

Gli ambiti di intervento sono vasti, e la Città Metropolitana può giocare un ruolo centrale come veicolo di promozione e conduzione di eventi orientati a potenziare la didattica operativa, a suggerire strumenti e mezzi di condivisione responsabile con le famiglie, come spazi interattivi positivi.

In particolare, si immagina l'adozione di due canali:

- **Canale orizzontale** che promuova eventi, laboratori, workshop, seminari e tavoli di confronto tra le Scuole all'interno della Città Metropolitana di Cagliari, in modo tale da acquisire.
  Tali eventi si suggerisce che siano anche aperti agli operatori che lavorano che lavorano a stretto contatto con famiglie e ragazzi in difficoltà, come Associazioni, Ordine degli Psicologi, Ordine dei medici, ecc.
- **Canale verticale** orientato al confronto tra i Docenti interni al territorio e quelli esterni, sia di livello nazionale che internazionale. La Città Metropolitana potrà giocare un ruolo chiave in particolare in questo canale nel favorire occasioni con realtà esterne al territorio metropolitano.

Obiettivi Specifici

- Prevenire il fallimento formativo e l'esclusione sociale, attraverso interventi di cittadinanza attiva e promozione di coesione
- Innalzamento dei livelli di qualità ed efficacia dell'istruzione e della formazione
- Ottenere dati conoscitivi approfonditi sulle nuove sfide educative che chiamano in causa il mondo degli adolescenti
- Fornire servizi di supporto per chi ha insufficienze in alcune materie
- Avviare attività di ascolto dei ragazzi su esigenze, mappatura progetti (verifica tesi laurea con dati su dispersione)
- Servizi di supporto professionalizzati a favore dei ragazzi con difficoltà (da proporre come terza linea di iscol@
- Definizione cause dell'abbandono attraverso interviste ai rgazzi

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.3 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

3.1.2.1 *Supporto alle forme di presa in carico delle persone vulnerabili*

3.1.2.3 *Supporto all'integrazione delle minoranze*

3.2.2.2 *Supporto all'integrazione delle minoranze*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Sulla base delle Scuole aderenti

Tempistiche complessive stimate

1 anno

Attori coinvolti

- Scuole
- Città Metropolitana
- Comuni
- Regione (Pubblica istruzione)

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinatore e promotore

Potenziali Fonti di finanziamento

PON Legalità del Fesr e Fse

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus+: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus+: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus+: www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- Urban Innovative Actions: www.uia-initiative.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Citizens Programme: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

157. *Misure volte all'integrazione sociale dei cittadini di paesi terzi*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

Progetto 47

Strategia di comunicazione per la mobilità dolce e sostenibile

Il territorio della Città Metropolitana di Cagliari vanta già una buona rete di piste ciclabili, seppure sia sicuramente necessario integrare e migliorarla ulteriormente. Allo stesso modo c'è un sistema di trasporto pubblico funzionale e con buona copertura. Nonostante ciò, i residenti e turisti ancora tendono a utilizzare principalmente il proprio mezzo privato per spostarsi.

Il progetto propone quindi la realizzazione di una strategia di comunicazione con specifiche **azioni, misure ed interventi integrati e complementari finalizzati a persuadere i cittadini a cambiare comportamento di viaggio** ed utilizzare la bicicletta, lo *sharing*, il TPL per i loro spostamenti quotidiani.

La conduzione del progetto si strutturerà nelle seguenti fasi (tutte le fasi devono rilasciare metadati):

- **Fase 1. Analisi sui comportamenti che influenzano le scelte di spostamento dei diversi target** (residenti per fascia di età, lavoratori, turisti). Si prevede un'analisi sia *desk* sia *field*, con rilevazioni sul campo svolte presso i diversi comuni del territorio. Obiettivo di tale analisi sarà identificare gli aspetti principali su cui far vertere la strategia di comunicazione.
- **Fase 1a.** Costruire un ***network* tra Città Metropolitana e TPL** per condividere *best practices*.
- **Fase 2. Analisi sullo stile della comunicazione da adottare**. Si dovrà identificare quale stile comunicativo adottare per massimizzare il risultato dell'intervento sullo specifico tema: ciclabilità, pedonabilità, TPL, *sharing*. Le strategie di comunicazione possono avvalersi di uno stile comunicativo diverso, da quello **paternalistico, informativo o rassicurante, a quello orientato alla paura o all'ironia, oppure possono far riferimento a stili che utilizzano testimonial apprezzati dai target di riferimento**. I risultati, suddivisi per fasce d'età e per genere, saranno anche utili per definire i principali canali e luoghi dove veicolare la comunicazione. Sulla base dei risultati si andranno ad elaborare i prodotti della fase successiva.
- **Fase 3. Sulla base delle indagini condotte, si procederà alla stesura del Piano di Comunicazione**: identificazione delle tempistiche di uscita e durata dei prodotti, degli obiettivi, dei risultati da ottenere e dei mezzi da utilizzare per ciascun argomento individuato per l'intervento.
- **Fase 4. Attuazione**, si immagina un appalto o un servizio esterno, sia per quanto riguarda l'elaborazione grafica che quella materiale dei prodotti pubblicitari: spot pubblicitari, cartellonistica o articoli web, in cui siano gli imprenditori ed imprese del territorio i protagonisti della pubblicità. Anche in questo caso, eventuali partnership con figure di spicco del territorio in qualità di "campioni" potrebbero essere un valore aggiunto all'intervento.
- **Fase 5.Implementazione delle attività di promozione della mobilità sostenibile, dolce e alternativa**, in particolare a beneficio dei più giovani in quanto ambasciatori di uno stile di vita più sostenibile e salutogeno verso la generazione dei genitori e nonni. A questo fine, si potranno stringere partnership pubblico-private con enti del terzo settore, imprese, enti pubblici per attività nelle scuole del territorio orientate a fornire ai ragazzi informazioni sull'impatto che le loro scelte di spostamento hanno sulla qualità dell'aria e della vita del territorio.
- **Fase 6.**Valutazione della performance delle strategie di comunicazione mediante punti informativi ed interattivi e comunicare e attraverso *happy and smart application*.

Obiettivi Specifici

Spingere una porzione sempre maggiore della popolazione residente e dei turisti a spostarsi senza il proprio mezzo privato ma utilizzando il trasporto pubblico locale, la bicicletta o lo *sharing*

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.1 *Avvio di servizi di sharing a livello metropolitano*

2.1.1.2 *Completamento del sistema della ciclabilità*

2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*

2.1.1.4 *Potenziamento del sistema della mobilità elettrica*

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio

Tempistiche complessive stimate

Fase 1: **3 mesi**
Fase 1a: **6 mesi**
Fase 2: **2 mesi**
Fase 3: **1 mesi**
Fase 4: **12 mesi**

Attori coinvolti

Una comunicazione di efficace richiede una gestione intersettoriale che includa comuni, società di gestione del TPL e dello *sharing*, scuole, università e Associazione del terzo settore sul territorio che si occupano di sostenibilità in azioni integrate.

La definizione di protocolli di intesa tra le amministrazioni e la costituzione di un gruppo di progetto intersettoriale possono assicurare una pianificazione e gestione condivise delle strategie di promozione della mobilità alternativa e delle azioni di comunicazione conseguenti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari.
- Scuole della Città Metropolitana di Cagliari, Università di Cagliari
- CTM, ARST, Società private di gestione del *car sharing/bike sharing*
- Associazione del terzo settore sul territorio

Ruolo della Città Metropolitana

Attuatore della strategia di comunicazione e coordinatore dei diversi interessi in gioco

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

179. *Informazione e comunicazione*

Progetto 48

Ridisegno dei percorsi casa-scuola in favore di una mobilità pedonale

Premessa

L'Obiettivo 2.2 della **Strategia per l'attività fisica OMS 2016-2025** prevede la promozione dell'attività fisica attraverso le **misure a favore degli spostamenti attivi in sicurezza**, come, ad esempio, la bicicletta o lo "scuolabus a piedi".

La Carta di Toronto per l'Attività Fisica evidenzia come le azioni volte ad aumentare la partecipazione all'attività fisica da parte dell'intera popolazione devono essere programmate e realizzate attraverso ***partnership* e collaborazioni che coinvolgano diversi settori e le comunità stesse**.
Le *partnership* di successo devono essere sviluppate attraverso l'identificazione di valori comuni e la programmazione di attività, condividendo le responsabilità, informando e condividendo le informazioni. Esempi di *partnership* che sostengono la promozione dell'attività fisica sono: gruppi di lavoro intersettoriali per realizzare i piani di azione; Iniziative della comunità che coinvolgano diversi settori governativi ed agenzie non governative che collaborino e condividano le risorse.

Il Programma **"Guadagnare salute: rendere facili le scelte salutari"**, approvato con DPCM del 4 maggio 2007, ha avviato tale processo "intersettoriale" per interventi volti sia a modificare i comportamenti individuali non salutari sia a creare condizioni ambientali atte a favorire l'adozione di corretti stili di vita (ridefinire l'assetto urbanistico per favorire gli spostamenti a piedi o in bicicletta), con un approccio di "salute in tutte le politiche".

Caratteristiche della proposta

La proposta progettuale propone di facilitare attraverso la costruzione di strategie condivise di comunità il **movimento attivo degli studenti nel percorso scuola-casa**.

Le fasi del progetto sono le seguenti:

- **Fase 1. Analisi.**
  Coinvolgimento degli studenti e degli insegnanti per il **tracciamento dei percorsi** casa-scuola. Le scuole possono essere coinvolte in attività partecipative attraverso cui mettere insieme una mappa dei percorsi ed identificare gli elementi che rappresentano delle difficoltà e dei potenziali ambiti di miglioramento della sicurezza dei percorsi. Allo stesso modo potranno essere organizzati tavoli di confronto con associazioni sul territorio e università.
- **Fase 2. Valutazione.**
  Partendo dall'analisi condotta, **si identificano le azioni concrete da prevedere** per ridisegnare il percorso casa-scuola in ottica di massima sicurezza. In particolare, come attività formativa e partecipativa di studenti e insegnanti, si può proporre l'iniziativa "Adotta un Decisore": per valutare meglio le soluzioni proposte, il gruppo di studenti/insegnanti che ha proposto la specifica soluzione porta il Decisore Politico nella zona per fargli/le vivere il percorso e gli attuali ostacoli.
- **Fase 3.** Realizzazione.
  Gli interventi di ridisegno dei percorsi che passano la valutazione vengono realizzati.
  È in questa fase di realizzazione che possono rientrare eventuali azioni di realizzazione di "Pedi-Bus" nelle scuole elementari: già *best practice* in altri contesti nazionali ma poco conosciuta e utilizzata in Sardegna, prevede la creazione di una figura ad-hoc che accompagni i bambini a scuola.
  Una figura trasversale a tutte le scuole con il ruolo di organizzatore e supervisore del servizio potrà essere un *"Mobility Manager"* che dovrà essere nominato e formato.

Obiettivi Specifici

- Costruire reti intersettoriali per la programmazione di percorsi scuola-casa e processi di attuazione del programma nei diversi comuni della Città Metropolitana con la partecipazione scuole, Università e ONG
- Costruire percorsi di ricerca-azione partecipativa con docenti, studenti, famiglie e attori locali per la definizione di percorsi scuola-casa
- Programmare e attuare processi di camminata di gruppo (pedibus) per favorire il movimento attivo sul percorso scuola-casa

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*

3.2.2.2 *Contrasto alla dispersione scolastica*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Identificare alcuni Comuni pilota per poi estendere a tutto il territorio

Tempistiche complessive stimate

3 anni

Attori coinvolti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari
- Scuole della Città Metropolitana di Cagliari, Università di Cagliari
- Servizio Sanitario Regionale (Dipartimento di Prevenzione)
- Distretti della Città Metropolitana di Cagliari
- Associazioni sul territorio

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana svolge un ruolo di coordinamento e promozione in quanto è un'attività che andrà svolta in contemporanea su tutto il territorio metropolitano.
A cui si aggiunge un supporto tecnico specifico per l'organizzazione delle attività e l'istituzione dei pedi-bus anche da un punto di vista logistico-legale.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

083. *Infrastrutture ciclistiche*

Progetto 49

Mappatura delle barriere architettoniche, degli attraversamenti pedonali e rialzo di quelli meno sicuri

Il progetto prevede una mappatura, anche attraverso un sistema di segnalazione da parte della cittadinanza, degli **attraversamenti pedonali più pericolosi** della Città Metropolitana e valutazione del rialzo dell'attraversamento.

Gli attraversamenti pedonali rialzati costringono, infatti, le **automobili a rallentare** nell'immettersi da una strada ad alto traffico verso una a viabilità più ridotta. In questo modo si darebbe priorità al traffico pedonale e non a quello veicolare, rendendo l'esperienza del vivere la città più sicura e piacevole.

Allo stesso modo, la mappatura è volta a identificare tutti quegli **ostacoli e barriere che rendono difficile la pedonalità**, in particolare con riferimento ad alcuni target: persone con disabilità e quindi in carrozzina, persone anziane con deambulatori, genitori con passeggini, ecc.

Allo stesso modo e a completamento, il progetto si propone anche di mappare eventuali fabbisogni per rendere piacevole e funzionale i tragitti pedonali, quali panchine, servizi (bar, ristori, bagni), fontanelle, ecc.

Fasi del progetto

Il progetto potrà essere strutturato nelle seguenti fasi:

- **Fase 1. Valutazione delle strade urbane per l'identificazione degli elementi che favoriscono la camminabilità o meno della strada**, per esempio la larghezza dei marciapiedi, la presenza di ostacoli e barriere architettoniche, e la sicurezza dell'attraversamento. Nella valutazione rientreranno anche i fabbisogni per rendere ottimale la pedonalità, per esempio in relazione all'avvicinamento, se l'attraversamento è in sicurezza, la larghezza marciapiede, la pali di interferenza, ecc.

Tale valutazione potrà essere fatta anche in modalità partecipata: ovvero attivando un meccanismo di segnalazione da parte della cittadinanza sugli attraversamenti più pericolosi e/o sulle attuali barriere architettoniche su cui intervenire e/o sui fabbisogni.

- **Fase 2. Creazione di una *"spider web"* con le caratteristiche delle strade**.
  Una base informativa per identificare facilmente gli elementi su cui intervenire prioritariamente e relativa valutazione.
- **Fase 3. Realizzazione degli interventi richiesti**, secondo la scala di priorità identificata.

Obiettivi Specifici

- Rallentare il traffico veicolare in aree urbane e rendere più sicure le strade per pedoni e ciclisti
- Favorire i tragitti a piedi, riducendo quindi l'utilizzo del mezzo privato, in ottica di maggiore vivibilità della città e miglioramento della qualità del traffico e dell'aria
- Costruire percorsi di ricerca-azione partecipativa con il territorio per ridisegnare la pedonalità del territorio

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano, in particolare dentro i contesti urbani

Tempistiche complessive stimate

12-18 mesi per il primo set di interventi: tutti quelli segnalati potranno essere fatti man mano nel corso dei mesi e degli anni.

Attori coinvolti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari
- Scuole della Città Metropolitana di Cagliari
- Università di Cagliari
- Associazioni sul territorio

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana svolge un ruolo di coordinamento e promozione in quanto è un'attività che andrà svolta in contemporanea su tutto il territorio metropolitano.
A cui si aggiunge un supporto tecnico specifico per l'organizzazione delle attività.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

093. *Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)*

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

Progetto 50

Interventi di interconnessione e coordinamento dei percorsi di mobilità dolce tra Comuni, principali *hub* e punti nodali della Città Metropolitana

Sulla base dell'armatura già definita nei relativi Piani regionali, il progetto si propone di mettere a sistema e a rete tutti gli interventi previsti con riferimento alla realizzazione di percorsi di mobilità dolce e sostenibile, in particolare mettendo in comunicazione i diversi Comuni tra loro e con i principali *hub* (porto, aeroporto) e i punti nodali del territorio. Tutti questi interventi saranno condotti in stretto raccordo con quanto definito nel PUMS.

Si vuole così fare una programmazione più di dettaglio, identificando gli assi e **collegamenti di mobilità dolce mancanti e più importanti**. In questo modo ci si pone in un livello intermedio tra la pianificazione regionale e quella comunale.

Fasi del progetto

- **Fase 1.** Creazione di un **tavolo di coordinamento** che includa attori pubblici (tra cui i Comuni) e privati che possano intervenire in maniera proattiva ed utile nella messa a sistema degli interventi sulla mobilità sostenibile.
- **Fase 2.** Gestione del tavolo e raccolta del materiale su progetti in attuazione e in programma per **valutazione complessiva** della rete di interventi su scala metropolitana. In particolare, l'attenzione dovrà essere posta sull'identificazione degli **elementi di integrazione**, di livello gerarchico più basso, che potranno relazionarsi con i nodi locali che a scala regionale non riescono ad essere individuati, ma che ad una scala più specifica invece potranno ancora essere carenti.
- **Fase 3.** Realizzazione degli interventi che garantiscano una efficace copertura di tutto il territorio in termini di mobilità dolce e sostenibile.

Obiettivi Specifici

Adottare una visione integrata metropolitana nella progettazione dei percorsi di mobilità sostenibile, al fine di creare un effettivo collegamento tra Comuni e con i principali *hub* che non passi solo dall'utilizzo del mezzo auto privato.

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*
2.1.1.1 *Avvio di servizi di sharing a livello metropolitano*
2.1.1.2 *Completamento del sistema della ciclabilità*
2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*
2.1.1.4 *Potenziamento del sistema della mobilità elettrica*
2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano.

Tempistiche complessive stimate

12-18 mesi per il primo set di interventi: tutti quelli segnalati potranno essere fatti man mano nel corso dei mesi e degli anni.

Attori coinvolti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari
- Università di Cagliari
- Associazioni sul territorio

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana svolge un ruolo di coordinamento e promozione in quanto è un'attività che andrà svolta in contemporanea su tutto il territorio metropolitano.
A cui si aggiunge un supporto tecnico specifico per l'organizzazione delle attività.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

083. *Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)*

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

109. *Trasporto multimodale (non urbano)*

Progetto 51

Metro Bike e *Metro Walk*: mappatura e informativa sui percorsi pedonali e ciclabili

Il progetto propone di realizzare una **app e relativa produzione cartacea** che riporti i **percorsi pedonali e ciclabili** di tutto il territorio metropolitano (interno rispetto ai Comuni e tra i Comuni), con indicazioni di **tempi di percorrenza, livello di difficoltà, pendenze, i punti intermedi di servizi**.

L'idea è sviluppare una modalità di rappresentazione grafica della rete di piste e percorsi ciclabili e pedonali assimilabile a quella utilizzata per le mappe di metropolitana, al fine di favorire una sua rapida identificazione ed una facile memorizzazione di percorsi e punti di scambio.

Fasi del progetto

- **Fase 1. Disegno degli itinerari.**
  La rete ciclabile verrà suddivisa per itinerari a ciascuno dei quali verrà assegnato un **nome** (come viene fatto nelle linee di metropolitana). Ogni ramo della rete verrà identificato con un tempo di percorrenza medio, una distanza ed un valore di pendenza, al fine di favorirne il livello di conoscenza agli utenti non abituali. Ogni nodo verrà caratterizzato dalla funzione territoriale che lo connota (via, piazza, snodo, ecc.) e dai servizi presenti, sia quelli funzionali alla ciclabilità (ciclostazioni, ciclofficine, stalli e rastrelliere) sia quelli riguardanti i servizi di interesse generale (uffici, negozi, banche, parchi, ecc.).

Anche la rete pedonale verrà presentata allo stesso modo, in modalità "metropolitana", al fine di favorire una **rappresentazione facilitata dei principali percorsi** pedonali funzionali alle attività sportive (percorsi di *running*) o ricreative (percorsi storici, culturali, di *shopping*, ecc.).
Anche in questo caso le modalità di rappresentazione di nodi ed archi saranno le stesse, con le variabili ed i parametri funzionali per la modalità di tipo pedonale.

Tale esperimento è già stato fatto con successo negli anni scorsi a Pula nell'ambito del PUT (sia per la parte pedonale che per quella ciclabile) ed è in fase di avvio a Sestu nell'ambito del P.U.M.S. (per la parte ciclabile). L'auspicio è che possa essere realizzato anche in altri comuni della Città Metropolitana per diffondere la cultura della pedonalità e l'uso della bicicletta in alternativa all'auto privata.

- **Fase 2. Rappresentazione degli itinerari.**
  I sistemi potranno essere rappresentati sia attraverso ***flyer* cartacei** che attraverso **app fruibili digitalmente** attraverso *smartphone* e *tablet*.
  Questo progetto si ricollega con il progetto relativo alla realizzazione dell'app integrata (Gruppo di lavoro Digitalizzazione).

Obiettivi Specifici

Promuovere l'utilizzo di mezzi alternativi di mobilità attraverso la creazione di itinerari facilmente riconoscibili e comunicabili.

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.2 *Completamento del sistema della ciclabilità*

2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano.

Tempistiche complessive stimate

12 mesi

Attori coinvolti

- Tutti i Comuni della Città Metropolitana di Cagliari
- Università di Cagliari
- Associazioni sul territorio

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana svolge un ruolo di coordinamento e promozione in quanto è un'attività che andrà svolta in contemporanea su tutto il territorio metropolitano

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

119. *Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto*

Progetto 52

Realizzazione di una Ciclostazione e di Ciclofficine

Nell'ottica della promozione della mobilità sostenibile si intende allargare il più possibile **l'uso generale della bicicletta** anche attraverso una **migliore conoscenza del funzionamento del mezzo stesso**.

In diverse parti d'Italia iniziano ad emergere "Ciclofficine pubbliche": attività senza fini di lucro, il cui obiettivo è quello di promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, di aumentare il recupero delle biciclette altrimenti destinate ad essere eliminate e di facilitare il recupero della manualità.

Sulla base della proposta prevista all'interno del P.U.M.S. di Sestu, è emerso che uno dei principali problemi sull'uso della bicicletta rimane quello della sosta, in quanto l'utente, se non ha a disposizione un luogo protetto e sicuro, **ha timore nel lasciare incustodita la bici** in una normale rastrelliera (i furti di bicicletta sono molto diffusi e rappresentano, per molti, una rilevante inerzia all'uso di tale sistema di trasporto).

Il Comune di Sestu propone quindi, nel suo PUMS, il coinvolgimento dei soggetti "diversi" localizzati sul territorio, ovvero negozi, edicole, bar, officine, semplici cittadini, ai quali verrà chiesto di mettere a disposizione i loro spazi privati per la custodia gratuita delle biciclette (anche spazi limitati per la sosta di 2-3 biciclette). Per contro essi potranno avere un riconoscimento in termini pubblicitari o di ritorno economico (per le attività commerciali) o di sgravi fiscali (per tutti).
Il comune di Sestu a breve avvierà un bando: tale iniziativa potrebbe essere replicata anche negli altri centri urbani della città metropolitana.

In quest'ottica e in risposta a questi fabbisogni, il progetto propone di realizzare una **ciclostazione in un punto nevralgico della Città Metropolitana di Cagliari** che favorisca gli spostamenti inter-modali dei residenti. Parallelamente alla ciclostazione verrà anche avviata, una ciclofficina pubblica dove i cittadini troveranno gli strumenti necessari alla riparazione dei propri mezzi.

Il progetto prevede inizialmente la r**ealizzazione di un pilota**, per poi essere replicato in più punti del territorio metropolitano.

Fasi del progetto

- **Fase 1. Identificazione dello spazio/immobile** della Città Metropolitana di Cagliari in cui avviare la ciclo-stazione e un altro dedicato l'attività della ciclofficina. Ideale sarebbe riqualificazione uno spazio attualmente non sfruttato a dovere, tra cui potranno esservi quelli individuati attraverso il progetto proposto "Mappatura degli spazi e degli immobili". Per le attività che si elencheranno di seguito, si immagina che lo spazio/immobile dovrà soddisfare:
  - Caratteristiche di dimensione;
  - Caratteristiche architettoniche: ideale sarebbe avere uno spazio semi coperto ma accessibile da tutti, in modo tale da proteggere i velocipedi da pioggia, vento e sabbia;
  - Caratteristiche di posizione strategica: vicinanza a determinati punti nevralgici della vita quotidiana, e/o punti intermodali.
- **Fase 2. Formazione dei volontari della ciclofficina**.
  Come anticipato sopra, la ciclofficina sarà a disposizione dei residenti 24h su 24h, sebbene non accessibile nelle fasce orarie notturne, e gli strumenti di lavoro potranno essere utilizzati dai cittadini senza alcun altro tipo di vincolo. Tuttavia, si immagina che in determinate fasce orarie vi possano essere dei volontari che offrano "consulenza" e supporto ai cittadini per piccoli

interventi di manutenzione alle biciclette. In questo senso, con il **coinvolgimento di enti del terzo settore** e dell'Assessorato di competenza, in altre *best practices* del territorio nazionale sono stati coinvolte persone svantaggiate fornendo loro le competenze tecnico-professionali per un inserimento socio-lavorativo.

- **Fase 3. Allestimento dello spazio.** Si dovrà agire per procurare tutti gli strumenti necessari sia al deposito delle biciclette (ciclostazione) sia alla riparazione e manutenzione (ciclofficina).
- **Fase 4. Avvio della ciclostazione e della ciclofficina.** Oltre attività standard di servizio ai cittadini negli limitati orari dedicati dai volontari, la ciclofficina potrà anche essere utilizzata per:
  - Eventi volti a sensibilizzare e coinvolgere la cittadinanza sui temi del consumo critico, della mobilità sostenibile e degli stili di vita più sani ed ecosostenibile.
  - Recupero e ripristino di biciclette in disuso o abbandonate che potranno poi essere regalate a persone in difficoltà socio-economica o per l'avvio di un servizio sperimentazione di *bike sharing*.
  - Corsi di formazione specifica di ciclomeccanica, autoriparazione, riciclo dei materiali.

Per quanto riguardo la Ciclostazione, la Proposta Progettuale intende adottare delle **tariffe giornaliere, mensili e/o annuali per la custodia delle biciclette**, i cui proventi verranno riutilizzati dall'Amministrazione per finanziare le attività sopra indicate e/o nuove sperimentazioni sul tema.

Obiettivi Specifici

- Promuovere la mobilità sostenibile, direttamente l'uso della bicicletta ed indirettamente l'uso di tutti i sistemi intermodali
- Favorire l'inserimento socio-lavorativo di fasce svantaggiate
- Migliorare la consapevolezza dei cittadini su uno stile di vita sano per sé e per l'ambiente

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.2 *Completamento del sistema della ciclabilità*

2.1.1.3 *Incremento e riqualificazione dei percorsi pedonali*

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Comune di riferimento entro il quale si colloca lo spazio.
- Enti del terzo settore, FIAB

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana ha un ruolo nell'individuazione e/o messa a disposizione dello spazio/immobile per la realizzazione del progetto, acquisto delle attrezzature necessarie per la ciclo-officina

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

083. *Infrastrutture ciclistiche*

Progetto 53

Completamento infrastrutturale delle MAN "Metropolitana Area Network" per la digitalizzazione di servizi di pubblica utilità

La proposta prevede la realizzazione di un'infrastruttura di rete a banda ultra larga che interconnetta tutte le amministrazione afferenti l'area metropolitana di Cagliari per la condivisione di servizi di pubblica utilità a valore aggiunto secondo i più elevati standard tecnologici.
A titolo d'esempio, tali servizi potranno riguardare:

- catasto digitale;
- formazione a distanza;
- sanità digitale;
- sensoristica di varia natura;
- monitoraggio traffico e flussi;
- sistemi di videosorveglianza;
- relazione tra le amministrazioni.

Fasi del progetto

- **Fase 1.** Realizzazione delle **reti MAN nei comuni afferenti alla Città Metropolitana** ad oggi sprovvisti: Capoterra, Maracalagonis, Pula, Quartucciu, Sarroch, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai, Uta, Villa San Pietro sfruttando i cavidotti di Open Fiber per collegare tutte le sedi e non partire da zero. Una volta realizzate le singole MAN queste andranno interconnesse tra loro attraverso la rete regionale.
- **Fase 2. Ampliamento del *data center*** presente in Regione, recentemente classificato come PSN - Polo Strategico Nazionale, per l'erogazione dei servizi comuni, in accordo con le linee guida AGID che prevedono il graduale spegnimento dei data center delle PA classificati "B".
- **Fase 3.** Interconnessione di tutte le amministrazioni coinvolte per sfruttare la connettività verso internet attraverso il **Consortium GARR** (attraverso i 2 POP - point of presence dell'Università degli Studi di Cagliari) o attraverso la rete RTR della regione.

Obiettivi Specifici

- Condivisione di servizi di pubblica utilità a valore aggiunto (es. catasto digitale; formazione a distanza; sanità digitale; sensoristica di varia natura; monitoraggio traffico e flussi; sistemi di videosorveglianza, ecc.) tra i Comuni della Città Metropolitana.
- Riduzione dei costi per la PA.

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1.4 *Adozione degli Open Data in tutte le amministrazioni*

1.2.2.2 *Implementazione di sistemi informatici e standard condivisi per una gestione integrata dei dati*

2.2.2.1 *Ampliamento e potenziamento dei servizi rete internet*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Capoterra, Maracalagonis, Pula, Quartucciu, Sarroch, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai, Uta, Villa San Pietro

Tempistiche complessive stimate

A parte Uta e Villa San Pietro dove non è presente ancora Open Fiber, si possono stimare **12 mesi** per tutte le sedi

Attori coinvolti

Cagliari, Assemini, Capoterra, Decimomannu, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Pula, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Sarroch, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai, Uta, Villa San Pietro

Ruolo della Città Metropolitana

Promotore e coordinatore

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus: www.erasmusplus.it
- ww.eurodesk.it
- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Creative Europe: www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- Urban Innovation Actions: www.uia-initiative.eu
- Interreg EU: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Europe for Citizens: www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

012. *Attività di ricerca e innovazione in centri di ricerca pubblici, nell'istruzione superiore pubblica e in centri di competenza pubblici, comprese le attività in rete (ricerca industriale, sviluppo sperimentale, studi di fattibilità)*

016. *Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione*

019. *Applicazioni e servizi di sanità elettronica (compresi e-Care, Internet delle cose per l'attività fisica, domotica per categorie deboli)*

Progetto 54

Installazione di punti informativi e interattivi nei luoghi di interesse sul territorio

Premessa

La presente proposta progettuale intende proporre nuove tecnologie e nuovi grafismi urbani interattivi in linea con gli obiettivi **2030** e i parametri valutativi delle ***"Capitali del verde 2023, in ottica smart city"***.

Attraverso l'installazione dei punti interattivi suggeriti in questa scheda progettuale si vuole attuare un nuovo "sistema operativo" della Città Metropolitana, che le permette di raccontarsi autonomamente influenzando attraverso lo storytelling del piano editoriale la sfera emozionale dei visitatori.

Motivazione della proposta progettuale

- È una **proposta multidisciplinare**: crea esperienze che connettono le persone ai luoghi.
- È un progetto ***open source***: pensato e progettato come un framework aggregatore fisico/logico di contenuti e azioni per permettergli di essere sempre attuale.
- Valorizza il patrimonio storico, sociale, culturale, paesaggistico, architettonico di tutti i Comuni che fanno parte della Città Metropolitana.
- **Accresce le aree verdi**, riordina e rifunzionalizza i parchi urbani per favorire il posizionamento di Cagliari nella candidatura a "Capitale del verde 2023 ".
- Rappresenta la Città Metropolitana come un **laboratorio di sperimentazione** di nuove forme di ospitalità, di intrattenimento e di socialità destinate al nuovo turismo.
- Coinvolge gli operatori commerciali locali per favorire il ripensamento coordinato dell'offerta turistica fondandola in un patto di amicizia tra la comunità e i visitatori.

Per queste ragioni di valenza trasversale, questi punti interattivi citate in numerose altre proposte progettuali. Tuttavia, si ritiene che essi possano anche rappresentare una proposta progettuale indipendente, andando ad integrare il già esistente o anche altre progettualità (come ad esempio con il progetto Monifive, i dispositivi potrebbero essere installati sugli *Hub multiutility*).

Caratteristiche della proposta

Di seguito vengono descritti e rappresentati in maniera semplice le diverse tipologie di punti interattivi oggetto della proposta, con anche suggerimenti di dove e come possano essere sfruttati:

Hub Multiutiliy

Un unico elemento architettonico per interfacciare singolarmente
o congiuntamente con:

- I punti di interesse
- I sensori di Internet delle cose
- I “Ripetitori“ del 5G
- Le telecamere della sicurezza

Consente quindi di creare *Ho spot* ad altissima velocità per ricaricare
i propri *device* o i *driver* della micromobilità

Si suggerisce di installarli al Poetto per informare su direzione vento, umidità, ecc.
e potrà essere dotato di:

- *Help* nel caso di infortuni derivanti da offese da pesci ecc.
- Defibrillatore
- *Hotspot*
- Ricarica smartphone
- Suggerimenti su “galateo del Mare"
- INFOPOINT attivabile da QR in collegamento con la Città Metropolitana

Index POLE

Elementi che indicano i percorsi per raggiungere i punti di interesse, li descrivono con sessioni interattive multimediali e informano gli utenti sulle possibilità che il sistema trasporti offre per raggiungerli. Possono essere installati in nodi intermodali, grandi vie, o in prossimità dei principali punti attrattivi. Da installarsi in prossimità delle pensiline più frequentate in ciascun Comune o paese attraverso la attraverso la quale informarsi su tutti i collegamenti ed orari che interconnettono quel Comune con gli altri 16.

Si suggerisce di installare Micro Index POLE interattivi a presidio delle piante delle aiuole del Largo Carlo Felice e Piazza Matteotti dove è possibile con una semplice scansione di un codice Qr ascoltare la lettura della scheda illustrativa della pianta nella lingua selezionata

Interactive KIOSK

Elementi che indicano i punti di interesse più importanti del territorio e li descrivono con sessioni interattive multimediali. Si suggerisce di installarlo:

- in tutte le sedi dei 17 Comuni che fanno parte della Città Metropolitana con:
  - Un breve profilo dei 17 Comuni con il loro genius loci e i loro punti di interesse;
  - Una mappa che illustri tutte le possibilità di interconnessione con i mezzi pubblici esistenti;
  - Calendario di tutti gli avvenimenti più importanti in ciascun Comune;
  - I vantaggi offerti dall'esistenza della Città Metropolitana.
- all'ingresso della Cittadella dei Musei di Cagliari che rappresenta il maggiore polo museale in Sardegna. Con questo "segno" il Polo lo fa diventare una icona della Città Metropolitana.
- nella Galleria Comunale di Cagliari dove sono esposte alcune collezioni di prestigiosi autori. Con questo "segno" la Galleria diventa una icona della Città Metropolitana.

Smart Station

Upgrade delle funzionalità delle pensiline con:
InfoPOINT interattivi con indicazione dei percorsi TPL

- Punti di rilevazione valori dell'ambiente
- Ricarica device
- *Hotspot* WiFi
- Defibrillatore

SmartGUIDE

Mediatore multimediale interattivo sempre a portata di mano

Customer satisfaction "On Click"

WebApp per promuovere sollecitazioni *"bottom up"* e per avere una valutazione sul progetto editoriale

Obiettivi Specifici

- Creare nuovi modi di vivere la Città
- Digitalizzare diversi servizi pubblici per renderli più a misura d'uomo
- Costruire una rete di dati open source

Obiettivi dell'Agenda

2.2.3.2 *Implementazione di una sensoristica Low Power capillare per servizi IoT*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio della Città Metropolitana

Tempistiche complessive stimate

Tempi per produrre **6/8 mesi**

Tempi autorizzativi

Attori coinvolti

- Comuni
- Città Metropolitana di Cagliari
- Passamonti o altra azienda specializzata

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana avrà un ruolo di attuatore e primo decisore per definire una propria identità visiva

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus: www.erasmusplus.it
- ww.eurodesk.it
- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Creative Europe: www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- Urban Innovation Actions: www.uia-initiative.eu
- Interreg EU: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Europe for Citizens: www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

084. *Digitalizzazione del trasporto urbano*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

109. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 55

Creazione di un' App interoperabile su tutte le alternative di mobilità

Caratteristiche della proposta

Questo progetto riguarda l'attivazione di servizi dedicati all'utenza di sistemi di trasporto che si collocano all'interno di quella tipologia definita "MaaS - Mobility as a Service", finalizzati a rendere maggiormente accessibili modalità e servizi di trasporto alternativi all'auto privata, favorendo così la mobilità sostenibile.

Il primo servizio riguarda la realizzazione e l'attivazione di una **App interoperabile finalizzata a mettere a sistema le diverse App già attualmente presenti sul territorio** attraverso le quali vengono gestiti alcuni servizi di trasporto.

Tali App sono di seguito elencate:

- Bus Finder, App del CTM finalizzata a fornire informazioni in tempo reale sull'arrivo alle fermate dei mezzi e sulla composizione degli spostamenti, oltre a garantire il pagamento delle tariffe;
- My Cicero, App attraverso la quale gestire le informazioni su sosta e parcheggi e poter pagare la tariffa;
- Play Car, App attraverso la quale poter gestire i servizi di sharing della mobilità della Città di Cagliari quali il *car sharing*, il *bike sharing* ed a breve anche i monopattini della micromobilità.

Quest'ultima App rappresenta già un rilevante sforzo svolto da parte del concessionario dei due servizi che ha concentrato in un'unica app due servizi differenti come il *Car* e il *Bike Sharing*, favorendo l'integrazione fra gli stessi.

La nuova App dovrebbe invece consentire di integrarle e raccoglierle in **un unico sistema capace di garantire all'utente un unico punto d'accesso integrato secondo una logica MaaS** come sviluppata da Helsinky: la App dovrebbe garantire inoltre l'interoperabilità, al fine che mettere fra loro in sinergia i servizi per migliorare l'accessibilità del territorio.
Le diverse App presenti, sia quelle sopraelencate che le nuove che eventualmente verranno ad aggiungersi, dovrebbero rimanere a lavorare in *background*, mentre l'utente finale dovrebbe avere un'unica App di interfaccia con cui pagare i servizi, prendere mezzi pubblici, consultare informazioni, gestire la propria mobilità, ecc.

Il secondo servizio riguarda l'attivazione, all'interno della Città Metropolitana, di un **sistema di tariffazione integrata dei servizi di Trasporto Collettivo**, finalizzato a migliorare l'accessibilità e la fruizione dei servizi da parte dell'utenza in un'area dove i concessionari e gli operatori dei servizi di trasporto sono numerosi.

Attualmente, all'interno della Città Metropolitana, è presente una forma parziale di tariffazione integrata, che riguarda la rete del CTM con le linee di metropolitana di superficie gestite dall'ARST. Per tutti gli altri servizi (sia relativi all'ARST, che ai concessionari privati di TPL, che ai gestori di parcheggi che a quelli dei servizi di *Car* e *Bike Sharing*) non sono presenti tariffazioni integrate.

Il servizio riguarda la possibilità di poter disporre di un servizio di tariffazione integrata diffuso ed ampio, in modo da assicurare livelli tariffari omogenei indipendentemente dal servizio o dalle aziende che eserciscono il servizio, garantendo l'utilizzo del medesimo titolo di viaggio.

Il modello da individuare (a zone, ad anelli, a fasce, ecc.) dovrà essere scelto **sulla base della tipologia di servizi che aderiranno all'iniziativa**: inizialmente, sia per favorirne l'applicabilità che per valutarne la fattibilità, si potrà operare integrando fra loro tariffe di servizi omogenei (ad esempi i servizi di TPL, quelli di gestione della sosta, quelli dello *sharing*, ecc.). Successivamente si potrà provvedere anche a modelli più spinti finalizzati anche ad agire attivamente sui comportamenti della domanda.

Come evidente il problema per la definizione di MaaS non è tecnologico ma di **coordinamento** tra *layer* diversi (grafi di trasporto), e tra le differenti tariffe legate al trasporto concatenato, sistema di ripartizione dei ricavi.

Obiettivi Specifici

- Favorire un maggior utilizzo dei sistemi di trasporto alternativi all'auto privata, favorendo uno shift modale verso servizi verdi, innovativi e sostenibili
- Migliorare l'accessibilità ai diversi ambiti della città metropolitana, garantendo una maggior equilibrio della ripartizione modale
- Limitare l'uso dell'auto privata, riducendo così le emissioni gassose, l'inquinamento acustico e l'occupazione di suolo;
- Soddisfare maggiormente le esigenze dell'utente verso servizi di trasporto strettamente integrati e sinergici, finalizzati a migliorarne il livello di servizio e il confort verso l'utente
- Aumentare il livello di innovazione tecnologica nei servizi di trasporto, mediante l'introduzione di sistemi integrati intelligenti e integrati fra loro

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

2.1.2 *Rafforzamento del TPL*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

L'intero ambito della Città Metropolitana (17 Comuni)

Tempistiche complessive stimate

1 anno (problemi di coordinamento potrebbero allungare a **3 anni**)

Attori coinvolti

- Regione Autonoma della Sardegna
- ARST
- CTM
- Concessionari Privati TPL
- Concessionari privati *Sharing*

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus: www.erasmusplus.it
- ww.eurodesk.it
- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Creative Europe: www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- Urban Innovation Actions: www.uia-initiative.eu
- Interreg EU: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Europe for Citizens: www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

084. *Digitalizzazione del trasporto urbano*

085. *Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra: trasporto urbano*

104. *Digitalizzazione dei trasporti: linee ferroviarie*

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

109. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 56

MONIFIVE: Monitoraggio delle folle fondato su tecnologie 5G per fornire informazioni utili alla mobilità e al servizio idrico

Premessa

Il **progetto Monifive** (finanziato dal MISE, **www.moni5g.it**) è una sperimentazione, finanziata dal MISE, già attiva che vede l'applicazione di **nuove tecnologie per il monitoraggio degli spostamenti delle persone in ambito urbano** in ottica *Smart City*. Le tecnologie utilizzate si basano sull'Internet degli oggetti (o *Internet of Things* (IoT)), sull'Intelligenza Artificiale (IA) e sulla *Blockchain*, abilitate dalla rete 5G FWA (*Fixed Wireless Access*).

Motivazioni della proposta

Data la facile **replicabilità della sperimentazione**, presente proposta progettuale intende quindi individuare e rendere disponibili nuovi punti di osservazione all'interno della Città Metropolitana con l'interno di monitorare anonimamente il movimento delle persone in occasioni in cui è facile che si possano creare assembramenti spontanei, quali ad esempio feste cittadine, manifestazioni, sbarco di turisti dalle navi da crociera, in modo da fornire delle informazioni utili a pianificare al meglio i servizi di mobilità cittadina.
In ottica di più lungo termine, il monitoraggio fornirà informazioni chiave per la pianificazione e gestione di servizi pubblici da parte delle Pubbliche Amministrazione.

- calcolo **matrici origine-destinazione di spostamento** delle persone e veicoli nell'area di interesse;
- analisi **affollamento delle persone** in corrispondenza di eventi e manifestazioni ed in determinati spazi pubblici;
- calcolo **distribuzione delle persone** all'interno di un'area di interesse con anche indicazione del tempo di permanenza;
- analisi **efficacia di un nuovo servizio di trasporto pubblico**;
- analisi **dell'impatto di una nuova area verde** verso la cittadinanza;
- analisi **dell'impatto dell'arrivo di una nave da crociera** al porto.

Caratteristiche della proposta

Il punto di partenza della proposta è l'ampliamento del progetto in essere che prevede l'installazione di una dozzina di dispositivi in alcuni punti del territorio (via Roma, Guspini, ferrovie e aeroporto, deposito CTM in viale Ciusa), da attuare attraverso lo sviluppo dei dispositivi di *sensing* distribuito da installare in zone specifiche della città e zone extraurbane nonché all'interno dei mezzi di trasporto pubblico. Le tecnologie che verranno utilizzate sono:

- **IoT**: permette la connessione e la comunicazione tra diversi tipi di oggetti e dispositivi smart attraverso la rete Internet.
- **IA**: analizza i dati raccolti dai sensori e fornisce le informazioni utili a soddisfare gli obiettivi delle applicazioni per la *Smart City*.
- ***Blockchain***: garantisce la trasmissione e memorizzazione dei dati acquisiti dai dispositivi IoT in modo affidabile, permanente e inalterabile.

Rete 5G FWA: sfrutta l'architettura di rete di ultima generazione basata sulla disponibilità di frequenze licenziate nella banda 3,5 GHz, banda pioniera per lo sviluppo del 5G a livello internazionale

I dispositivi consentiranno di tracciare il movimento delle folle all'interno delle aree (affluenza spiagge - integrazione con progetto *Smart Beach* del CRS4) e post simulazione attraverso, ad esempio, modelli di simulazione del traffico. Il formato dati *Open* consentirà poi l'accesso alle informazioni alle varie amministrazioni e l'integrazione con altri progetti già in essere, quali il progetto di monitoraggio di Santa Gilla e l'ITS. Il progetto si presta poi ad essere integrato con la proposta di progetto "punti interattivi e informativi".

Obiettivi Specifici

- Valutare l'efficacia di un nuovo servizio di trasporto pubblico, l'interesse di un evento pubblico, l'effetto di una nuova area verde sulla cittadinanza o l'impatto dell'arrivo di una nave da crociera;
- Rilevare anche situazioni di pericolo o di emergenza, atti di criminalità e terrorismo.

Obiettivi dell'Agenda

2.2.3.2 *Implementazione di una sensoristica Low Power capillare per servizi IoT*

Sustainable Development Goals



Tempistiche complessive stimate

Attualmente il Consorzio è tra:
Università degli studi di Cagliari, Linkem, Tiscali, INFN,GreenShare, FlossLab

Possibili Partners:
RAS, CTM, Abbanoa, Comuni, CRS4

Attori coinvolti

Raccogliere le informazioni e renderle disponibili agli attori locali,

Ruolo della Città Metropolitana

Promotore e coordinatore

Potenziali Fonti di finanziamento

MISE

Finanziamenti a gestione diretta:

- Erasmus: www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- Erasmus: www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- Erasmus: www.erasmusplus.it
- ww.eurodesk.it
- Creative Europe: www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- Creative Europe: www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- Horizon 2020: www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- Life: www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- Urban Innovation Actions: www.uia-initiative.eu
- Interreg EU: www.interregeurope.eu
- Interreg Med: www.interreg-med.eu
- Urbact: www.urbact.eu
- Interreg Maritime: www.interreg-maritime.eu
- EaSI: www.ec.europa.eu/social/easi
- Europe for Citizens: www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- Justice: www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

036. *TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altra strumentazione wireless)*

084. *Digitalizzazione del trasporto urbano*

085. *Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra: trasporto urbano*

095. *Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra: strade*

119. *Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto*

181. *Valutazione e studi, raccolta dati*

Progetto 57

Campus Digitale: creazione di un'infrastruttura di rete in fibra ottica che connetta i plessi scolastici metropolitani

Premessa

Questa proposta progettuale **rientra nelle proposte inviate dalla Città Metropolitana di Cagliari alla Presidenza del Consiglio dei Ministri** nell'ambito della raccolta di progettualità da inserire nel **PNRR**.

La presente proposta intende soddisfare il benessere della collettività in ottica di promozione di concetto di "rete", non solo come infrastruttura di collegamento ma quale struttura relazionale basata su tre valori di riferimento nell'ecosistema complesso della trasformazione digitale:

- **partecipazione, informata e consapevole, e collaborazione tra interessi** che crei intelligenza collettiva, costitutiva del patto democratico tra cittadini e istituzioni;
- **inclusione** che consideri come ricchezza la diversità e per garantire a ciascuno uno spazio abilitante al raggiungimento dei propri obiettivi in un contesto di coesione sociale;
- **accesso (alla rete)** per abbassare la soglia di entrata quindi diminuire le disuguaglianze, garantire a tutti la stessa possibilità di vedere soddisfatti i propri diritti quale che sia la condizione sociale.

Questi valori si basano su alcuni presupposti fondamentali: **la riduzione del cosiddetto divario digitale, l'accrescimento delle competenze di base, il diritto alla formazione e all'istruzione, la disponibilità dell'infrastruttura di connessione ad alta velocità**.

Motivazione della proposta

Il Campus Digitale affronta le sfide necessarie alla realizzazione degli obiettivi dell'agenda digitale italiana, in coerenza con l'agenda digitale europea. Nell'ambito dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 vengono definiti i piani nazionali «Piano nazionale Banda Ultra Larga» e «Crescita Digitale» del 3 marzo 2015 che rappresentano il perimetro infrastrutturale del presente progetto; in particolare si intende integrare la fase II della strategia BUL che prevede misure di sostegno alla domanda di servizi ultraveloci. Completano il quadro normativo di riferimento il Codice per l'Amministrazione Digitale - D.lgs. 82/2005 come modificato dalla legge 120/2020 di conversione del D.L. 76/2020, e il Piano Triennale per l'informatica nella PA. Il progetto presentato infine risponde all'esigenza del rafforzamento del Piano Nazionale Scuola Digitale. In sintesi, è coerente con:

- **le informazioni incluse nel programma nazionale di riforma nell'ambito del semestre europeo**, individuando le modalità per stimolare la transizione alla modalità operativa digitale attraverso un mix di strumenti quali infrastrutture trasversali e piattaforme abilitanti volte ad integrare tra loro pubbliche amministrazioni, istituzioni, il mondo della scuola e della ricerca, e integrata con la Strategia nazionale per la Banda Ultra Larga che ne definisce la cornice di riferimento;
- **il piano nazionale per l'energia e il clima**, e nei relativi aggiornamenti, a norma del regolamento (UE) 2018/1999, in particolare con la 4^ area di riforma che riguarda la produttività e la competitività, nonchè l'efficienza della Pubblica Amministrazione inserendosi nelle azioni per il rilancio della macchina amministrativa, da realizzare attraverso semplificazioni e riduzioni degli oneri amministrativi, la riqualificazione del capitale umano, l'innovazione e la digitalizzazione delle procedure;
- **i piani territoriali per una transizione giusta** a valere sul Fondo per una transizione giusta, come pure con gli accordi di partenariato e nei programmi operativi a valere sui fondi dell'Unione.

Caratteristiche della proposta

Il Campus Digitale creerà un'infrastruttura di rete in fibra ottica ad alta velocità che connetta i plessi scolastici metropolitani tra loro e con le istituzioni territoriali. L'intervento prevede l'integrazione dell'attuale rete civica con le reti previste per i sistemi di trasporto intelligente (ITS), le opportune convenzioni con la Rete Telematica Regionale e l'estensione territoriale laddove la rete non è esistente. Su tale infrastruttura trasversale verranno implementate modalità innovative di gestione fruizione dei contenuti multimediali necessari per la didattica a distanza e create delle piattaforme tecnologiche per la formazione continua a docenti e amministrazione scolastica, tendente a ridurre il *digital-divide*. La rete consentirà di connettere tutte le infrastrutture tecniche esistenti, l'utilizzo della domotica per il controllo dei parametri ambientali per il benessere degli ambienti scolastici (temperatura, umidità, illuminazione, efficienza energetica ecc.).

Il collegamento con gli enti territoriali verrà attuato attraverso l'interoperabilità applicativa da realizzare tra i sottosistemi di ciascun *stakeholder* e consentirà lo scambio e la condivisione di applicazioni e dati, piattaforme per l'erogazione di informazioni e servizi.
Il progetto si integra efficacemente con la proposta "Digitalizzazione dei servizi di pubblica utilità" che prevede di completamento della MAN metropolitana per la digitalizzazione dei servizi della PA.

Obiettivi Specifici

- Obiettivi economico sociali di lungo periodo in termini di resilienza di fronte alle calamità naturali, cambiamenti climatici e crisi epidemiche ma prioritariamente è inquadrabile come supporto alla transizione digitale
- Contribuisce ed affronta le sfide e priorità specifiche per paese individuate nelle pertinenti raccomandazioni specifiche per paese o con altri documenti pertinenti adottati ufficialmente dalla Commissione nel contesto del semestre europeo
- Contribuisce alle sfide per la transizione verde e digitale o derivanti da dette transizioni
- Stabilizzare le nuove modalità di lavoro e le nuove modalità di didattica.

Obiettivi dell'Agenda

2.2 *Potenziamento delle infrastrutture digitali*

3.2.2.2 *Contrasto alla dispersione scolastica*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Territorio metropolitano

Tempistiche complessive stimate

La proposta coinvolge una pluralità di soggetti nell'ambito del percorso di trasformazione digitale del paese: le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie di informazione e comunicazione diventano uno strumento fondamentale per sviluppare competitività di impresa.

- Regione Autonoma della Sardegna
- Città Metropolitana di Cagliari
- CTM/ITS S.p.A.
- Ufficio Scolastico Regionale
- Scuole dell'infanzia, elementari, medie e superiori

Indirettamente coinvolge professionisti e imprese, *startup* e PMI nel settore IT sia per la realizzazione di progetti innovativi che per l'empowerment delle competenze digitali di tutti gli stakeholder.

Come detto in precedenza la "rete" è vista quale struttura relazionale che garantisce partecipazione, inclusione e accesso a tutti i cittadini

Attori coinvolti

Attuatore

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana svolge un ruolo di coordinamento e promozione in quanto è un'attività che andrà svolta in contemporanea su tutto il territorio metropolitano

Potenziali Fonti di finanziamento

Il Programma Operativo Nazionale (PON) "Città Metropolitane 2014 - 2020", adottato dalla Commissione europea con Decisione C (2015) 4998 del 14 luglio. La dotazione finanziaria complessiva è pari a oltre 858,9 milioni di euro di cui 650,2 a valere sul Fondo di Sviluppo Regionale (FESR) e relativa quota di cofinanziamento nazionale e 208,7 sul Fondo Sociale Europeo (FSE) e relativa quota di cofinanziamento nazionale.
La disponibilità di risorse a disposizione del Comune di Cagliari e degli altri Comuni dell'area metropolitana, da destinare all'erogazione di servizi è messa ad ulteriore valore dall'integrazione tra diversi finanziamenti di cui il Patto per Cagliari, il Piano per le periferie - Sant'Avendrace, l'intervento POR-ITI Is Mirrionis.

Il PO si concentra verso il soddisfacimento dei bisogni della cittadinanza in tema di disagio sociale, accesso ai servizi pubblici digitali e mobilità. I progetti perseguono una logica di incremento della partecipazione del cittadino allo sviluppo della comunità sia con un'attività diretta sia con l'aumento della consapevolezza dell'importanza di comportamenti virtuosi come in tema di mobilità lenta, innovazione sociale, *smart city*. La Città di Cagliari dispone di 37.700.000,00 euro, al netto delle premialità conseguenti al raggiungimento degli obiettivi di spesa.

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

035. *TIC: reti a banda larga ad altissima capacità (accesso/linea locale con prestazioni equivalenti a un'installazione in fibra ottica fino alla stazione di base per comunicazioni senza fili avanzate)*

122. *Infrastrutture per l'istruzione primaria e secondaria*

123. *Infrastrutture per l'istruzione terziaria*

Progetto 58

Ripristino delle vie d'acqua con interventi per la loro fruizione e navigabilità

Tra i temi principali nel dibattito della ripresa post-Covid rientra quello relativo al **ripensare concretamente e in chiave innovativa alla mobilità**, ovvero a tutte quelle azioni politiche, culturali ed economiche per far muovere persone e merci senza inquinare, o inquinando meno.

Tra le soluzioni emerse in tale dibattito rientrano quelle dell'utilizzo delle vie d'acqua interne: c**orsi d'acqua navigabili, fiumi e canali, artificiali o naturali, collegati fra loro**.

In quest'ottica, il progetto propone di **ripristinare alcuni canali del territorio metropolitano**, in particolare quelli che vanno da **Molentargius a Santa Gilla** al fine di valorizzazione l'ambiente come ricchezza della regione. Il recupero dei canali consentirebbe un **aumento della fruizione sia da parte della popolazione locale sia da parte dei visitatori/turisti**, con ripercussioni positive sia per la mobilità di area vasta che per il turismo e le attività imprenditoriali legate al settore, favorendo in particolare l'intermodalità.

Il progetto si propone di connettere attivamente le aree umide con i centri abitati circostanti (Cagliari-Elmas/ Assemini-Capoterra) attraverso un approccio integrato che comprenda: **ingegneria naturalistica, pianificazione paesaggistica, architettura urbana**. La fruizione dei canali dovrebbe avvenire attraverso l'utilizzo di battelli elettrici alimentati da fonti rinnovabili in modo da creare un servizio sostenibile a 360 gradi.

Lungo il percorso potranno essere individuate **fermate intermedie integrabili** con i sistemi di TPL su ferro e su gomma al fine di rendere tale servizio strettamente integrato con il servizio di trasporto pubblico presente in città, oltre che il **collegamento con percorsi ciclabili e pedonali**.

Il versante occidentale (quello che ricade all'interno dell'area umida di Santa Gilla) è quello che meglio si presta ad una fruizione turistica, in quanto non presenta rilevanti barriere visive e consente una miglior fruizione visiva dell'ambiente circostante.
Il versante orientale, quello che utilizza il canale di San Bartolomeo all'interno del compendio del Molentargius, meno si presta alla fruizione strettamente turistica in quanto condizionato dalla presenza degli argini che limitano una visione ottimale del comparto naturalistico.
Entrambi i versanti possono comunque essere resi fruibili sia per scopi ricreativi che in integrazione agli altri sistemi di trasporto urbano.

Il servizio di trasporto dovrà essere gestito da un soggetto terzo (operatore privato del trasporto) da individuare mediante selezione pubblica.

Obiettivi Specifici

- Favorire una mobilità sostenibile: pedonale e ciclabile negli assi verdi di connessione, e navigabile nei canali, attraverso l'utilizzo di canoe e battelli elettrici
- Potenziare la connessione tra i Parchi e le aree verdi come opportunità di salvaguardia degli ecosistemi e degli habitat
- Aumentare la permeabilità e connettività dei contesti urbanizzati attraverso le connessioni verdi, capace di superare condizioni di esclusione fisica e sociale.

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

2.1.3.1 *Potenziamento delle infrastrutture di connessione*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Comuni di Cagliari, Elmas, Assemini e Capoterra

Attori coinvolti

La Città Metropolitana per il progetto di sistema, per l'adeguamento delle infrastrutture e per il monitoraggio e controllo dell'esercizio.

I Comuni di Cagliari, Elmas, Assemini e Capoterra.
In particolare, per il progetto concernente le connessioni del Parco di Molentargius-Saline con il contesto territoriale: Cagliari, Quartu, Monserrato, Quartucciu.

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto promotore, coordinatore e attuatore dei diversi progetti di scala sovracomunale.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

081.	*Infrastrutture di trasporto urbano pulite2*
114.	*Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*
115.	*Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*
116.	*Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*
117.	*Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

Progetto 59

Creazione di interconnessioni trasversali tra gli ambiti montuosi e le aree umide (Gutturumannu e Laguna Santa Gilla e Sette Fratelli e Molentargius)

Nel territorio della Città Metropolitana di Cagliari sono presenti tre ecosistemi (marino, lacuale e terrestre) di grande valenza ambientale. La loro **integrazione e connessione rappresenta enormi potenzialità** in termini di sviluppo locale e di competitività.

In particolare, il sistema delle zone umide della Città Metropolitana è tra i più importanti d'Italia e del Mediterraneo, tutelato da specifiche convenzioni a livello europeo.
Le aree umide rappresentano, infatti, il luogo di sosta e nidificazione di numerosissime specie di uccelli, tra cui i fenicotteri, che possono consentire fruizioni tanto ricreative, per il benessere fisico dei visitatori e dei cittadini metropolitani, quanto educative, per la formazione dei più giovani. All'interno di questo sistema rientra la Laguna di Santa Gilla. La valenza ambientale di questa area umida può essere anche un elemento di sviluppo economico per la Città Metropolitana, che può essere sfruttato con una gestione razionale delle attività produttive e con lo sviluppo delle attività di protezione ambientale che ne consentano la fruizione sia da parte dei residenti (piste ciclabili e navigabilità dei canali) che dei visitatori esterni. Allo stesso modo, lo stagno di Molentargius presente della caratteristiche di flora, fauna e biodiversità uniche.

Tra le aree montane, invece, quella del Gutturu Mannu, situata nella parte occidentale della Città Metropolitana, presenta una delle foreste più grandi d'Italia (35 mila ettari senza soluzione di continuità, di inestimabile valore naturalistico), ricadente anche nell'area S.I.C. I.T.B. 001105 - 'Foresta di Monte Arcosu' per circa il 70% della sua superficie. Di notevole pregio è anche l'area dei **Sette Fratelli**.

Queste aree di forte valenza paesaggistico-ambientale devono puntare **sull'interconnessione con il sistema urbano e costiero**, con l'obiettivo di costruire un progetto unitario per la loro tutela e valorizzazione, che includa, da un lato la **preservazione della ricca biodiversità** e, dall'altro la **fruizione naturalistica** di tali aree. Tali connessioni consentono, inoltre, di preservare e potenziare i **corridoi ecologici**, cioè quelle aree verdi che permettono il passaggio graduale tra un *habitat* e un altro, con spostamento della fauna e lo scambio genetico tra specie vegetali presenti.

La tipologia di territorio e il clima della regione sono particolarmente favorevoli al **potenziamento del turismo attivo (e lento)**, ovvero un tipo di turismo basato sull'attività fisica-motoria, come lo *snorkeling*, la canoa, la bicicletta, il ferrociclo, ecc. Intorno allo stagno di Santa Gilla sorgono numerose attività sportive che si fondano sull'*outdoor*, ecologiche e compatibili con il contesto: dal *trekking* a cavallo, all'escursionismo in bicicletta o a piedi. Alle pendici dell'area montana di Gutturu Mannu invece si sviluppano prevalentemente trekking a piedi ed in bicicletta. Queste attività sono, in genere, praticate durante i cosiddetti mesi sponda, contribuendo a una destagionalizzazione dei flussi turistici e alla transizione - *over tourism to under tourism*. È importante, pertanto, lavorare in maniera coordinata per promuovere percorsi di turismo eco-sostenibile, incentivando anche forme di turismo fluviale lungo i corsi d'acqua.

Il progetto prevede la realizzazione di diverse attività per migliorare la interconnessione tra queste 2 aree:

1. **Realizzazione di infrastrutturazione** di piste ciclabili, di sentieri del *trekking*, di pareti scalabili, ecc., compreso il riattamento di quelle già esistenti nell'area di Gutturu Mannu;
2. **Realizzazione di un itinerario ciclabile** lungo lo stagno di Santa Gilla con collegamento dei Comuni lungo la SS 130 e riqualificazione di percorsi navigabili;
3. **Mappatura e georeferenziazione** degli stessi tracciati interconnessi con le strutture dell'accoglienza diffuse lungo le stesse;
4. **Incentivazione di strutture ricettive** dedicate e specializzate per forme specifiche di turismo attivo (incluse attività di *birdwatching*) così da inserirle nei media specializzati che veicolano informazioni a beneficio degli utenti interessati;
5. **Sistemazione del tracciato ferroviario** a scartamento ridotto che da Cagliari arriva fino a Mandas così da favorirne l'inserimento nei tracciati ferroviari turistici, di cui alla Legge 128/2017, che prevede l'utilizzo oltre che del tradizionale e noto Trenino verde, anche del ferrociclo, un veicolo a propulsione muscolare assistita a quattro posti.

Alcune attività si inseriscono bene in alcuni progetti già proposti da singoli comuni della Città Metropolitana, come ad esempio:

- **il progetto "Vie d'acqua navigabili nei canali e nelle lagune di Santa Gilla e Molentargius"** che prevede la riqualificazione delle vie d'acque esistenti nell'area fronte mare Santa Gilla e Molentargius;
- **il progetto "Parco Fluviale" del Comune di Uta**, con obiettivi legati alla incentivazione della mobilità sostenibile, del turismo alternativo/attivo, alla prevenzione di fenomeni di dissesto idrogeologico e alla soluzione di problematiche di collegamento viario;
- **il progetto "Strada dei Parchi"**, proposto dal comune di Selargius, che prevede la connessione di aree ecologiche extraurbane con quelle naturali e urbane presenti in diversi comuni attraverso percorsi ecologici a servizio della mobilità sostenibile e connessione dei parchi urbani.

Obiettivi Specifici

- Promuovere percorsi di turismo attivo ecosostenibile
- Incentivare forme di turismo fluviale
- Tutelare gli *habitat*, la biodiversità e la connessione ecologica tra gli ecosistemi
- Incentivare uno sviluppo economico locale sostenibile

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

2.1.3.1 *Potenziamento delle infrastrutture di connessione*

4.1.3.2 *Rafforzamento della rete di corridoi ecologici*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Città Metropolitana di Cagliari

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari per le attività di progettazione e realizzazione itinerari;
- Comuni dell'area e gli enti Parco per le integrazioni funzionali con gli altri interventi;
- ARST per la sistemazione del tracciato ferroviario.

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto promotore degli interventi di creazione delle interconnessioni.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

083. *Infrastrutture ciclistiche*

Progetto 60

La “Linea degli Angeli”: connessione veloce mediante aliscafi delle principali località turistiche del Golfo

Premessa

Il progetto intende **collegare Cagliari con le località della costa meridionale del Golfo degli Angel**i comprese fra Pula e Villasimius, attraverso un **servizio veloce** di aliscafi, proponendosi come valida proposta progettuale sia per quanto riguarda l’offerta turistica sia per quanto riguarda i servizi pubblici di **mobilità sostenibile**. Infatti, nonostante il progetto abbia una evidente fattibilità durante il periodo estivo (sia per la rilevante presenza di turisti potenzialmente interessati al servizio sia per le condizioni meteo marine ottimali), non si esclude che i residenti possano trovare il servizio estremamente utile anche nei mesi invernale, preferendo un trasferimento da costa a costa attraverso tale sistema e non via terra, riducendo così l’uso dell’auto privata.
Per queste ragioni, pur coscienti che Villasimius attualmente non fa parte della Città Metropolitana di Cagliari, si ritiene che debba essere uno dei due terminali del servizio.

La motivazione principale della proposta risiede in **un’attuale carenza di infraastrutture e servizi di trasporto per i turisti** che li costringono a dover scegliere se passare le loro vacanze sul lato orientale o su quello occidentale della Sardegna meridionale, ponendo quindi per i più una **scelta mutualmente esclusiva tra i due principali poli turistici, Pula e Villasimius**, rendendo di conseguenza le due aree altamente concorrenziali tra loro. In secondo luogo, la carenza delle infrastrutture viarie, genera una forte pressione sulle arterie stradali che si amplifica nei mesi estivi dall’arrivo dei visitatori esterni.

Per rispondere a queste due questioni, la proposta progettuale intende fornire **un nuovo mezzo di trasporto** che consenta ai turisti di spostarsi rapidamente da Cagliari verso Pula e Villasimius (e viceversa) ed allo stesso tempo fornisca ai residenti una valida alternativa ai mezzi di trasporto terrestri.

Caratteristiche della proposta

La proposta progettuale si articola nelle seguenti fasi:

- **Fase 1. Analisi di mercato e indagine ambientale** per la definizione degli approdi intermedi cui sosterà l’Aliscafo nel percorso tra Pula e Villasimius, sulla base di cale o porticcioli turistici strategiche o altamente frequentate dai turisti. La valutazione della delle cale e dei porticcioli turistici dovrà anche considerare la vicinanza a poli o aree strategiche della Città Metropolitana.
- **Fase 2. Definizione dei percorsi dell’Aliscafo, delle tempistiche e diversi prospetti economici per l’acquisto dei mezzi** stessi. Sulla base degli approdi definiti sarà necessario determinare le tempistiche del tragitto, e quindi quantificare il numero di Aliscafi necessari a fornire un servizio continuativo ai turisti. In questa sede si pensa ad esempio un’alternanza tra tragitti diretti tra Pula e Villasimius, per esempio il primo e l’ultimo della giornata, e durante la giornata dei tragitti a tappe che conducano i turisti nelle cale ed porti intermedi.
- **Fase 3.** Sulla base del tragitto identificato, si dovrà procedere all’**acquisto degli Aliscafi** sulla base di un’indagine di mercato, sulle tempistiche necessarie e sugli approdi designati.
  Si fa presente che a livello europeo numerose aziende stanno sviluppando aliscafi elettrici e che l’Unione Europea supporta iniziative ecologiche di questo tipo (nel caso di bando di gara per l’assegnazione del servizio, l’acquisto dei natanti sarà a carico del concessionario del servizio).

• **Fase 4.** Sulla base delle cale intermedie dove l'aliscafo farà tappa, si dovrà procedere all'**acquisto di approdi galleggianti sostenibil**i, a bassissimo impatto ambientale e facilmente rimovibili per i periodi dell'anno in cui non verranno utilizzati. Gli approdi andranno integrati con Punti informativi (con riferimento alla scheda progettuale "Punti interattivi") e nodi intermodali di terzo livello (con riferimento alla scheda "Realizzare e gestire sistemi per l'integrazione delle diverse modalità di trasporto") al fine di consentire ai turisti e residenti la massima comodità di spostamento ed esperienza.

• **Fase 5. Analisi di mercato per valutazione l'opportunità** condurre il servizio anche **per il periodo invernale** fornendo un servizio di trasporto alternativo e sostenibile ai residenti, riducendo l'impatto sulla mobilità terreste.

Obiettivi Specifici

- Limitare l'uso dell'auto privata
- Favorire l'uso del trasporto pubblico locale
- Favorire l'uso di modalità dolci e green
- Favorire l'integrazione modale
- Favorire il turismo tramite il collegamento rapido e diretto tra i due principali poli turistici

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*

2.1.2.1 *Miglioramento della copertura dei trasporti pubblici*

2.1.2.3 *Miglioramento dell'accessibilità*

2.1.3.1 *Potenziamento delle infrastrutture di connessione*

2.1.3.2 *Integrazione con le reti di trasporto pubblico urbano*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Pula, Villasimus e Cagliari, oltre ad altri approdi intermedi (es. Poetto, Margine Rosso, Torre delle Stelle, Solanas, litorale di Capoterra, Torre degli Ulivi, Perd 'e Sali, ecc.)

Attori coinvolti

- Regione Autonoma della Sardegna; Comuni; operatori turistici.
- Città Metropolitana di Cagliari
- Capitaneria di Porto
- Autorità di sistema Portuale del Mar di Sardegna

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto Primario, di progettazione e gestione del servizio

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

081. *Infrastrutture di trasporto urbano pulite2*

Progetto 61

METROSS *Metropolitan-English Translation of Signs and Services*

Il progetto prende spunto dalla presenza nei vari comuni della Città Metropolitana di Cagliari di **tabelloni segnaletici, indicazioni e informazioni per i servizi offerti** con alcune traduzioni in lingua inglese non appropriate e spesso confusionarie.

Nello spirito di appartenenza ad una comunità, questo progetto, lungi dall'essere una critica agli sforzi precedentemente compiuti, intende migliorare la comunicazione in inglese ed essere d'ausilio non solo ai cittadini, agli automobilisti ma anche a tutti i turisti che si approcciano ad esplorare la città e i Comuni limitrofi e rimangono in visita per un po' di tempo.

È un progetto ancora in fase di idea ma gli scopi sono chiari e facilmente attuabili: **potenziamento della comunicazione fra amministrazioni, cittadini e turisti** anche e soprattutto per il potenziamento del turismo in termini di promozione, miglioramento della viabilità, più conveniente e vantaggioso sfruttamento delle offerte culturali e un più adeguato e opportuno uso dei servizi per gli abitanti e per i visitatori. Nell'ottica di apertura e collaborazione tra l'Università di Cagliari e il territorio, il progetto coinvolgerebbe i docenti di Lingua Inglese e Traduzione del Dipartimento di Lettere, Lingue e Beni Culturali con le loro classi di Traduzione e Mediazione Culturale, sia dei corsi triennali che di quelli magistrali, nonché esperti traduttori e revisori reclutati all'uopo. Si intende fornire un servizio di traduzione della segnaletica stradale e pedonale, cartellonistica, indicazioni sui mezzi di trasporto pubblico come autobus, corriere e treni, informazioni per l'orientamento e comunicazioni presso i siti e percorsi turistici (ad esempio, siti culturali o anche punto di arrivo delle navi da crociera a Cagliari), nonché gli avvisi e le istruzioni che riguardano servizi offerti come per esempio gli accessi e i percorsi per i disabili, la raccolta differenziata non solo nei centri urbani e nei vari comuni (fuori dagli alloggi affittati da privati o B&B) ma anche in prossimità delle spiagge e dei centri di interesse turistico.

Il progetto si propone quindi di migliorare la comunicazione e la trasmissione di informazioni e indicazioni in lingua inglese non solo per i **vari ambiti storico-culturali** e turistici ma anche per quelli di carattere **commerciale e alberghiero**, nonché **stradali e pedonali** e in generale quelli legati alla **mobilità urbana, sia privata che pubblica**. In questo modo si darebbe vita ad un sistema più organizzato e integrato di segnalamento e di informazione che possa favorire la fruizione, la promozione e la valorizzazione dei comuni della Città Metropolitana.

Obiettivi Specifici

Traduzione in inglese di segnaletica stradale e pedonale e informazioni sui servizi offerti dai comuni alla cittadinanza e ai turisti

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*
2.1.2.2 *Incremento dell'efficienza del servizio*
2.1.2.3 *Miglioramento dell'accessibilità dell'utente ai servizi TPL*
2.1.3.1 *Potenziamento delle infrastrutture di connessione*
2.1.3.2 *Integrazione con le reti di trasporto pubblico urbano*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Attori coinvolti

- Comuni della Città Metropolitana di Cagliari
- Città Metropolitana di Cagliari
- Università

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto Primario, di progettazione e gestione del servizio

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

Progetto 62

Realizzazione e gestione di sistemi per l'integrazione delle diverse modalità di trasporto

Al fine di poter migliorare l'accessibilità alla rete di trasporto collettivo ed allo scopo di limitare l'uso dell'auto a favore dei mezzi collettivi, è necessario **individuare**, all'interno della rete metropolitana, **dei punti di scambio modale**, definiti nodi intermodali, **in grado di consentire all'utente di cambiare agevolmente modo di trasporto**, passando da una rete all'altra e migliorando così in maniera sensibile la sua accessibilità.

Tali nodi intermodali potranno riguardare:

- **Scambio gomma-gomma, sia individuale che collettivo**: riguarda lo scambio fra l'auto privata ed il sistema di trasporto collettivo su gomma o quello fra sistemi collettivi diversi (urbano-extraurbano o fra aziende diverse). In particolare, nel primo caso (intermodalità auto-bus) ci saranno dei punti organizzati e strutturati dove lasciare l'auto privata e proseguire con un mezzo collettivo, finalizzati a ridurre l'uso del veicolo privato nelle aree urbane. Il punto di partenza per l'individuazione degli scambi gomma-gomma potranno essere i nodi e poli individuati nell'ambito della progettualità di messa a rete dei percorsi di mobilità dolce, in modo tale da ampliare le potenzialità dei percorsi ciclabili definiti in tale intervento.
- **Scambio ferro-gomma**, sia individuale che collettivo: simile al precedente, in questo caso uno dei due modi è su sede fissa (treno, tram o metro leggera) per cui l'individuazione dei nodi di scambio è comunque vincolata dalla localizzazione delle stazioni;
- **Scambio sharing-ferro/gomma**: in questo caso l'integrazione riguarda l'integrazione dei servizi collettivi (su ferro o su gomma) finalizzati a far si che gli utenti del trasporto collettivo possano integrare il proprio spostamento, in arrivo o in partenza con il *car* o il *bike sharing* (ed in futuro anche i monopattini ed i sistemi di micro mobilità);
- **Scambio sharing-gomma**: riguarda lo scambio fra auto privata e bike sharing, in modo da limitare, soprattutto in ambito urbano, l'uso dell'auto a favore di modalità "dolci" quale il *bike sharing*.

I nodi modali dovranno garantire una **integrazione sia fisica che funzionale**:

- nel primo caso si tratta di **migliorare i percorsi di congiunzione** fra i due terminali, realizzando camminamenti sicuri, piazzali adeguati e protetti, infrastrutture e sistemi accoglienti ed inclusivi, in modo che la connessione fisica e lo spostamento dei passeggeri da un modo all'altro possa essere agevole e facilitato e non, viceversa, percepito come un'inerzia;
- nel secondo caso, si tratta di migliorare **tutti quei servizi che favorirebbero l'integrazione fra sistemi di trasporto** come la tariffazione unica, l'informazione strutturata integrata, l'accessibilità condivisa ecc E che migliorerebbero sensibilmente la fruizione dei servizi di trasporto.

Puntare su un'intermodalità forte e diffusa servirà anche per **ripensare l'intero sistema del trasporto collettivo della Città Metropolitana**, anche alla luce della riforma della Legge Regionale 21/05 ancora non attuata in Sardegna: il TPL dovrà perciò essere ripensato, in ambito urbano e suburbano, in una logica di rete intermodale integrata, nel quale i nodi della rete non rappresentano impedenze ma accessi a nuove reti e nuovi sistemi che aumentano l'accessibilità dell'utente.

Tali nodi intermodali riguarderanno anche i sistemi più "pesanti" e potranno quindi essere localizzati anche nel porto e nell'aeroporto per poter favorire anche nei confronti dei servizi navali ed aerei, l'intermodalità passeggeri.

Infine, potranno essere individuate forme innovative di integrazione, anche, o soprattutto, a fini turistici, come quelle lungo le vie d'acqua e i canali lagunari mediante battelli e sistemi di navigazione *green*.

Dovrà essere il PUMS a definire la localizzazione dei nodi intermodali, sulla base degli obiettivi individuati e degli elementi raccolti nella fase di elaborazione, il progetto tuttavia si articola nelle seguenti attività:

- **Fase 1. Mappatura e identificazione dei nodi**, tramite analisi *desk* (studio della documentazione) e *field* (confronto con gli attori del territorio).
- **Fase 1. Coordinamento e promozione degli interventi** sui nodi più rilevanti ai fini del miglioramento della connessione del territorio.

In particolare, in via preliminare, il progetto si riserva i seguenti suggerimenti generali.

PRIMO LIVELLO

Nodi di fascia esterna che favoriscono **il raccordo tra la Città Metropolitana di Cagliari e il resto della Regione**

- Capoterra - Area Casic, scambio ferro-gomma o gomma-gomma, che consente di realizzare un nodo intermodale per raccogliere i flussi provvenienti dal comparto occidentale della SS 195 (Capoterra, Pula, Domus de Maria e Teulada);
- Stazione di Decimomannu, scambio ferro-gomma, che consente di realizzare un nodo di scambio intermodale in relazione ai flussi provenienti dalla SS 130;
- Nodo zona industriale di Sestu, scambio gomma-gomma, finalizzato a realizzare un nod di scambio intermodale in relazione ai flussi provenienti dalla SS 131;
- Nodo di Dolianova, scambio ferro-gomma, finalizzato a realizzare un nodo di scambio intermodale in relazione ai flussi provenienti dalla SS 387

SECONDO LIVELLO

Nodi di fascia media che promuovono la **suddivisione del traffico interno della Città Metropolitana**

- Cittadella Universitaria, scambio ferro-gomma, (che potrà integrarsi con altre progettualità proposte nel presente Piano), dove ci sono numerose infrastrutture pubbliche-private che consentono anche la connessione su ferro verso la città;
- Nodo Aeroportuale-Area industriale di Elmas, scambio ferro-gomma;
- Margine Rosso, sulla base delle future linee metropolitane, nella zona orientale della Città Metropolitana vi è la zona del "Margine rosso", sebbene la linea potrà fermarsi a Pitz'e Serra, comunque avvicinerebbe lo scambio.

TERZO LIVELLO

Nodi di fascia interna che promuovono la **suddivisione del traffico interno** alla SS 554

- Area Santa Gilla, area commerciale, è un punto intermodale di grande rilevanza per gli scambi ferro-gomma.
  Attualmente vi sono già tutti gli elementi, ma manca solo la stazione ferroviaria;
- Area di Terramaini, scambio ferro-gomma, che favorirà anche l'idea progettuale di Monserrato "NatuREload";
- Pontis Paris, nodo centro-servizi, scambio gomma-ferro;
- Terminali ferroviari dei Comuni (Elmas, Assemini, Decimo, Monserrato, Cagliari), ecc.

Nodi di fascia interna dei piccoli nodi intermodali

- Terminali ferroviari dei Comuni (Elmas, Assemini, Monserrato, Cagliari), ecc;
- Piccoli snodi di medio flusso;
- Ciclostazioni;
- Poli sportivi;
- Poli ambientali (parchi, aree umide, parti montuose, ecc.).

Obiettivi Specifici

- Limitare l'uso dell'auto privata
- Favorire l'uso del trasporto pubblico locale
- Favorire l'uso di modalità dolci e green
- Favorire l'integrazione modale

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.5 *Sostegno all'intermodalità*
2.1.2.1 *Miglioramento della copertura dei trasporti pubblici*
2.1.2.2 *Incremento dell'efficienza del servizio*
2.1.2.3 *Miglioramento dell'accessibilità*
2.1.3.1 *Potenziamento delle infrastrutture di connessione*
2.1.3.2 *Integrazione con le reti di trasporto pubblico urbano*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio metropolitano

Attori coinvolti

- Regione Autonoma della Sardegna
- ARST
- CTM
- Concessionari Privati TPL
- Concessionari privati *Sharing*

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto Primario, di progettazione e gestione del servizio

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

081. *Infrastrutture di trasporto urbano pulite2*
082. *Materiale rotabile di trasporto urbano pulito1*
108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*
109. *Trasporto multimodale (non urbano)*

Progetto 63

Innovation Academy: creazione di uno spazio di scambio e sviluppo dell'innovazione

Il progetto di realizzazione di un'*Innovation Academy* si pone l'obiettivo di r**ealizzare un ecosistema tra Università, enti di ricerca, istituzioni, imprese e partner tecnologici** per promuovere scambi virtuosi e trasferimento di conoscenze.

Partendo dalla consapevolezza della necessità di una modifica dei paradigmi culturali per giungere alle tecnologie, alle competenze e ai processi formativi funzionali all'attivazione di percorsi di innovazione e trasformazione digitale.

Le tematiche che si intende sviluppare riguardano:

- Sostenibilità digitale
- Agricoltura 4.0
- *Blue economy*
- Gestione di *big data* e *open data*
- Efficientamento energetico e *Smart Grid*

Le principali tappe previste per la creazione dell'Innovation Academy sono:

- **Individuazione di un'area**
  Considerata la concentrazione di Enti di Ricerca presenti presso la Cittadella Universitaria di Monserrato, sarebbe la zona ideale dove insediare un tale ente in modo da massimizzare l'iterazione e il trasferimento di conoscenze. Inoltre la vicinanza con le principali strutture di trasporto costituisce un ulteriore vantaggio per l'incontro con il tessuto imprenditoriale locale e italiano.
- **Creazione delle necessarie convenzioni** tra la Città Metropolitana di Cagliari e l'Università degli Studi di Cagliari, CRS4, Huawei Italia, ed altri *stakeholder* del territorio.
- **Costituzione di un team di Progetto**
  Le figure rappresentanti gli *stakeholder* si faranno carico dell'organizzazione delle attività e della redazione del progetto esecutivo.
- **Attività di scouting e ricerca fondi**
  Il team di progetto provvederà a coordinare le attività di *scouting* di realtà imprenditoriali e pubbliche interessate alle tematiche che si prevede approfondire. Saranno inoltre valutate opportunità di finanziamento offerte dai fondi europei attraverso la partecipazione a call e presentazione di progetti.
- **Realizzazione ipotesi di collaborazione tecnologica e industriale**
  Vista la presenza di attori così importanti sul fronte della ricerca di base e industriale, bisognerà valutare ipotesi di collaborazione tecnologica e anche di realizzazione di iniziative produttive
- **Promozione e lancio del primo corso**
  Le tematiche considerate dall'*Innovation Academy* verranno allineate agli indirizzi Regionali e della Città Metropolitana previsti dai rispettivi Piani Strategici in modo da collegarsi col tessuto territoriale esistente e facilitare la creazione di *startup*.

Obiettivi Specifici

- Creare un centro multidisciplinare dedicato all'attivazione di percorsi di innovazione e trasformazione digitale;
- Creare una stretta sinergia con il tessuto territoriale esistente e facilitare la creazione di *startup*
- Offrire uno spazio di incontro tra domanda e offerta di servizi sfruttando anche le disponibilità di *marketing* dei *partner* tecnologici;
- Partecipazione a bandi europei e la presentazione di progetti pilota dedicati

Obiettivi dell'Agenda

5.2.3.2 *Sostegno alle forme di trasferimento tecnologico e di know-how*

5.3.1.1 *Sostegno allo sviluppo dei Poli Scientifici*

5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*

5.3.1.3 *Supporto all'insediamento e avvio di startup e aziende innovative*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Hub della ricerca

Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Università degli Studi di Cagliari
- CRS4, Huawei Italia

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana svolgerà un ruolo di coordinamento per le tematiche organizzative e gestionali di pertinenza: disponibilità dei locali ad uso dell'*Innovation Academy*, Partenariato nella partecipazione a fondi/bandi europei.

Potenziali Fonti di finanziamento

Fondi pubblici: necessari all'avviamento dell'Academy

Fondi europei: attualmente al vaglio l'analisi delle possibilità di accedere a fondi europei (FSE, Horizon Europe) e *call* dedicate ai settori di interesse.

Fondi privati: investimenti dei partner tecnologici (Huawei) e delle imprese interessate all'accrescimento di determinate competenze.

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

001. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in microimprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

002. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in piccole e medie imprese (compresi i centri di ricerca privati) direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

003. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in grandi imprese1 direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

004. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in centri di ricerca pubblici e nell'istruzione superiore pubblica direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

009. *Attività di ricerca e innovazione in microimprese, comprese le attività in rete (ricerca industriale, sviluppo sperimentale, studi di fattibilità)*

010. *Attività di ricerca e innovazione in PMI, comprese le attività in rete*

011. *Attività di ricerca e innovazione in grandi imprese, comprese le attività in rete*

013. *Digitalizzazione delle PMI (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le startup nel settore delle TIC e il B2B)*

014. *Digitalizzazione delle grandi imprese (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le startup nel settore delle TIC e il B2B)*

026. *Sostegno ai poli di innovazione, anche tra imprese, organismi di ricerca e autorità pubbliche e reti di imprese a beneficio principalmente delle PMI*

Progetto 64

Supporto alla realizzazione di FabLab

FabLab è la contrazione di *fabrication laboratory*, laboratorio di fabbricazione, ovvero uno spazio di fabbricazione (con persone e attrezzature) condiviso, dove c'è una condivisione di idee, competenze e canali personali e professionali. Nel corso degli anni il format 'FaLab' si è diffuso in tutto il mondo. Sotto questa denominazione sono nati moltissimi laboratori, anche molto diversi gli uni dagli altri.

Essere un FabLab significa fare parte di una rete globale, che ha tra i suoi obiettivi la **diffusione della cultura digitale**, l'attivazione di esperienze di ricerca e innovazione in vari settori, la creazione di *link* utili fra mercato e produttori, e la capacità di creare le condizioni per la nascita di *startup*. Tali attività si estrinsecano tipicamente grazie alle attività di co-progettazione, di supporto all'uso delle macchine, di formazione a livello tecnologico, di fabbricazione digitale e realizzazione prototipi, ecc. Le connessioni devono essere globali; ciò non impedisce che i FabLab siano anche **fortemente legati alle realtà locali in cui operano**: fondamentale è la sua collaborazione con artigiani, aziende, creativi, ricercatori della comunità in cui è radicato. È pertanto fondamentale mettere in relazione il FabLab con altri spazi quali i *co-working places*, le sedi di Fondazioni, le Camere di Commercio, ecc.

È, inoltre, importante attivare laboratori con le scuole (ad es. elettronica per bambini, progetti di stampa 3D, formazione in sensoristica, informatica, ecc.). Infine, il FabLab è anche un luogo di aggregazione sociale.

Attualmente vi è sono 3 FabLab sul territorio:

- FabLab di Assemini **www.fablabcagliari.it**
- FabLab di Pula **www.sardegnaricerche.it/fablab**
- FabLab di Cagliari nell'UNICA **www.sites.unica.it/fir2017/fablab**

La proposta progettuale intende mettere a sistema i FabLab esistenti e promuovere la creazione di nuovi, intesi come **spazi di autocostruzione**, dove si impara progettare e costruire le macchine stesse, dove si organizzano corsi che vanno dal disegno alla robotica, alla programmazione.
La promozione passa per il coordinamento delle realtà del territorio: Università, centri di ricerca, imprese.

Fasi di progettuali

- **Fase 1. Identificazione dei partner**, ovvero degli attori territoriali che possano essere interessati a supportare la creazione del *FabLab* che ha ricadute positive anche a livello di livello di preparazione del personale. Si prevede la realizzazione di una manifestazione di interesse rispetto agli attori del territorio per creare **una rete a supporto dei FabLab** costituita da imprese, associazioni, centri di ricerca, università. Particolare rilevanza hanno gli attori dell'ambito digitalizzazione e artigianato.
- **Fase 2. Definizione delle regole di funzionamento del Fablab**
  Il *FabLab* sottostà a regole precise per l'accreditamento. Oltre alle attività in capo al FabLab, devono essere definite precisamente le regole di funzionamento: apertura al pubblico, codice di condotta e regolamento generale, dotazione tecnologiche.
- **Fase 3. Identificazione degli spazi,** possibilmente tra quelli emersi dalla mappatura come immobili fatiscenti, abbandonati, abusivi sul territorio della Città Metropolitana e, quindi, conseguente riqualificazione.

- **Fase 4. Acquisto delle attrezzature necessarie al funzionamento del Fab Lab:**
  la dotazione tecnica di un Fablab prevede la presenza di vari macchinari per fabbricazione digitale di prototipi e di piccole serie e come supporto all'imprenditoria locali, tra cui ad esempio: taglio laser; macchine per la stampa 3D; fresa; strumenti e macchinari per la costruzione e prototipazione di circuiti elettrici; plotter per la stampa; strumenti per la scansione 3D.
  All'interno del Fab lab si dovranno trovare anche i software e i programmi necessari alla preparazione ed elaborazione dei progetti e all'uso delle macchine.
- **Fase 5. Elaborazione del business plan.**
  I FabLab sono realtà economiche che devono essere finanziariamente sostenibili e stabili.
  Un FabLab può essere economicamente indipendente o nascere all'interno, o con il supporto, di organizzazioni pubbliche o private o di enti; in ogni caso **dovrà essere in grado di sostenersi a lungo e produrre ricchezza per sé e per la comunità**.
  In questa fase bisognerà decidere: i) come finanziare il FabLab; ii) se inserirlo in una struttura universitaria o in altri hub; iii) come consentirgli un autosostentamento.
- **Fase 6. Supporto operativo all'apertura del Fablab.**
  Una volta definite le caratteristiche del FabLab, sarà necessario supportare la messa in attività dello spazio, tramite la comunicazione dell'esistenza dello spazio, l'identificazione del personale dedicato, l'avvio delle attività.

Obiettivi Specifici

- Stimolare la creatività giovanile, ripensare i mestieri tradizionali e creare nuova occupazione
- Favorire la produzione in loco e abbattere i trasporti

Obiettivi dell'Agenda

4.2.2.3 *Riqualificazione degli immobili abbandonati, fatiscenti e abusivi*

5.3.1.1 *Sostegno allo sviluppo dei Poli Scientifici*

5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*

5.3.1.3 *Supporto all'insediamento e avvio di startup e aziende innovative*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

La localizzazione può riguardare le zone orientali del territorio (Sinnai, Maracalagonis, in quanto zone più scoperte rispetto a quelli già esistenti), ma deve tener conto dell'importanza dell'accessibilità.

Attori coinvolti

La Città Metropolitana e i Comuni costitutivi

Ruolo della Città Metropolitana

Soggetto coordinatore nella scelta della localizzazione dei *FabLab*, affinchè costituiscano un punto di riferimento in tutto il territorio.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

001. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in microimprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

002. *Investimenti in capitale fisso, comprese le infrastrutture per la ricerca, in piccole e medie imprese (compresi i centri di ricerca privati) direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*

009. *Attività di ricerca e innovazione in microimprese, comprese le attività in rete (ricerca industriale, sviluppo sperimentale, studi di fattibilità)*

010. *Attività di ricerca e innovazione in PMI, comprese le attività in rete*

136. *Sostegno specifico per l'occupazione giovanile e l'integrazione socio-economica dei giovani*

137. *Sostegno al lavoro autonomo e all'avvio di imprese*

Progetto 65

Agiudu Torrau 5.0: nuovo sistema di incontro tra domanda e offerta di lavoro

Dall'idea de s'Agiudu Torrau, sistema di aiuto reciproco che sosteneva una collaborazione tra gli abitanti della Sardegna, nasce questo progetto, anch'esso basato sul desiderio di sostegno, solidarietà e sinergia tra persone che sono inconsapevolmente fruitori e fornitori di servizi.
Il progetto si propone di creare un portale per facilitare l'incontro tra domanda/offerta del lavoro e utilizzare una criptovaluta come moneta di scambio.
Favorendo l'iscrizione di soggetti lavorativamente svantaggiati, che sono attualmente disoccupati e non hanno disponibilità economiche si promuove un'economia circolare del tipo:

- **offro la mia professionalità e accumulo un credito virtuale**;
- **utilizzo il mio credito virtuale per un'altra prestazione professionale di cui ho necessità ma non ho disponibilità economica reale**.

Il progetto si avvantaggerebbe della creazione/integrazione di una rete di attività similari (ad es: la Comunità di Muravera, dove si erogano pasti gratuiti, ma si scambiano anche attività agricole in particolare. Ovviamente sarebbe opportuno, a valle di una mappatura delle competenze disponibili, allargare il tema e estendere la possibilità alle attività intellettuali.

Obiettivi Specifici

- Potenziare i poli produttivi e tecnologici del territorio;
- Potenziare l'imprenditorialità in tutti i settori (primario, secondario e terziario)
- Facilitare il reinserimento lavorativo facendo leva su crescita personale, professionale e di *network*, creando un clima di solidarietà e sostegno reciproco
- Incentivare lo sviluppo del mercato locale favorendo l'incontro domanda/offerta di lavoro e l'interscambio di *know-how*;
- Incentivare la cultura digitale e valutare eventuale video-formazione (magari anche attraverso l'*open source* e la possibilità di creare una *community* virtuosa che generi contenuti utili)
- Avere a disposizione un ulteriore strumento di analisi e contrasto alla povertà e alla disoccupazione.

Obiettivi dell'Agenda

5.3.1.1 *Sostegno allo sviluppo dei Poli Scientifici*

5.3.1.2 *Sostegno ai servizi digitali*

5.3.1.3 *Supporto all'insediamento e avvio di startup e aziende innovative*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Tutto il territorio della Città Metropolitana.
Si potrebbe proporre come progetto pilota, in quanto facilmente scalabile e applicabile in altri EE.LL.

Attori coinvolti

Città Metropolitana di Cagliari, Università di Cagliari, ASPAL e Centri per l'impiego.
Implicazioni future di analisi, monitoraggio e statistiche derivanti dal Portale: Regione Sardegna, Agid, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero dello Sviluppo Tecnologico, Ministero dello Sviluppo Economico.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships
- EFS - Fondo Sociale Europeo (PON SPAI, PON inclusione...)
- FESR -Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
- Asse progress del programma EASI

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

134. *Misure volte a migliorare l'accesso all'occupazione*
135. *Misure volte a promuovere l'accesso all'occupazione dei disoccupati di lunga durata*
136. *Sostegno specifico per l'occupazione giovanile e l'integrazione socio-economica dei giovani*
139. *Misure volte a modernizzare e rafforzare le istituzioni e i servizi del mercato del lavoro per valutare e anticipare le esigenze in termini di competenze e per garantire un'assistenza tempestiva e mirata*
140. *Sostegno all'incontro tra domanda e offerta di lavoro e alle transizioni nel mercato del lavoro*

Cenni preliminari del progetto

Ambito di riferimento: progetto di pubblica utilità

- Realizzazione di un portale che rappresenta una pseudo Borsa Lavoro/Marketplace in cui ci si scambia prestazioni utilizzando moneta virtuale.
- Definire un piano di *Marketing* che possa valorizzare il progetto.
- Ragionare sulla possibilità di fare analisi e monitoraggio sull'ecosistema che si andrà via via a sviluppare da parte di soggetti super-partes (P.A. ed EE.LL.)
- Valutare eventuali evoluzioni e sviluppi futuri.

Funzionalità principali del Portale

- Iscriversi e definire il proprio profilo professionale e le attività per cui ci si candida.
- Accumulare moneta virtuale in seguito all'erogazione di prestazioni concordate.
- Utilizzare la moneta virtuale per ottenere prestazioni di cui si ha necessità.
- Predisporre un sistema di *feedback*/valutazioni/recensioni.
- Predisporre una sorta di cruscotto che mostra i dati di proprio interesse, quali prestazioni effettuate, prestazioni richieste, rete personale.
- Valutare funzionalità utili di ricerca, magari per determinati profili o per profili affini.
- Valutare la possibilità di creare un sistema di notifica quando viene inserita un'offerta di lavoro compatibile con il proprio profilo

Ipotesi implementative

- Architettura decentralizzata P2P (*Peer to Peer*) con tecnologia *Blockchain* e approccio da definire (criptovaluta, token, smart contract, stable coins, implicazioni fiscali derivanti?)
- Architettura centralizzata Client-Server con controllo *super partes* da parte della Città Metropolitana di Cagliari, attenendosi alle linee guida Agid previste nel Piano Triennale 2020-2022 con approccio *digital, mobile e cloud first*.

Progetto 66

Sostegno alla creazione di comunità energetiche

Premessa

La transizione energetica, intesa come costruzione di un nuovo modello di organizzazione sociale basato su p**roduzione e consumo di energia proveniente da fonti rinnovabili**, è necessaria e urgente. In un tale scenario, l'attivazione di nuove **forme di azione collettiva e di economie collaborative** (in cui produzione e consumo danno vita a nuovi sistemi di scambio), unite alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie digitali, costituiscono i punti cardine, oltre a rappresentare un'opportunità per la creazione di nuovi modelli di *green economy*.
In questa direzione si è mossa la Comunità Europea con il **pacchetto legislativo "Energia pulita per tutti gli europei" (CEP - *Clean Energy Package*)** composto da otto Direttive, la cui approvazione si è conclusa nel 2019. Con riferimento al tema in oggetto sono di particolare interesse sono:

- la Direttiva sulle energie rinnovabili (Direttiva UE 2018/2001), in cui sono riportate le definizioni di autoconsumo collettivo e di Comunità di Energia Rinnovabile (CER),
- la Direttiva sul mercato interno dell'energia elettrica (Direttiva UE 2019/944) che definisce la Comunità Energetica dei Cittadini (CEC).

Dal concetto di autoconsumo collettivo, cioè quello attuato all'interno di un medesimo edificio o condominio per soddisfare le utenze comuni e quelle autonome, **si passa a quello di comunità energetiche**, laddove l'ambito sopra descritto venga valicato.
La distinzione tra CER e CEC riguarda l'autonomia tra i membri, la necessità di prossimità con gli impianti di generazione e la molteplicità delle fonti energetiche gestibili, elementi previsti per la CER, ma non per la CEC che in particolare prevede la gestione della sola energia elettrica (prodotta sia da fonte rinnovabile che da fossile).

In Italia l'introduzione delle comunità energetiche è contenuta nell'articolo 42-bis (denominato "Innovazione in materia di autoconsumo da fonti rinnovabili") della legge 28 febbraio, n. 8 che converte in legge il d.l. 30 dicembre 2019, n. 162 (o Decreto Milleproroghe 2020).
Esso stabilisce che i consumatori di energia elettrica possono associarsi per divenire autoconsumatori di energia rinnovabile. Le condizioni perché ciò avvenga sono le seguenti:

- Gli impianti di produzione dell'energia devono avere potenza inferiore ai 200 kW;
- Gli impianti di produzione dell'energia devono essere entrati in esercizio dopo il 1 marzo 2020 (entrata in vigore della conversione in legge del Decreto Milleproroghe);
- La condivisione dell'energia avviene attraverso la rete elettrica esistente (con il pagamento degli oneri di sistema);

L'impianto deve essere connesso alla rete elettrica a bassa tensione, attraverso la medesima cabina di trasformazione MT/BT:

- L'energia prodotta deve essere destinata all'autoconsumo, deve cioè essere consumata nelle immediate vicinanze dell'impianto;
- Gli autoconsumatori di energia rinnovabile devono trovarsi nello stesso edificio, nello stesso stabile, o condominio, ecc.

La legge non specifica invece la tipologia di tecnologia rinnovabile con la quale la produzione energetica dovrebbe avvenire. L'energia elettrica prodotta dagli impianti rinnovabili nell'ambito delle comunità energetiche ha diritto per un periodo di 20 anni a una tariffa incentivante erogata dal GSE, volta a premiare l'autoconsumo istantaneo e l'utilizzo di sistemi di accumulo, pari a:

- 100 €/MWh nel caso in cui l'impianto di produzione faccia parte di una configurazione di autoconsumo collettivo;
- 110 €/MWh nel caso in cui l'impianto faccia parte di una comunità energetica rinnovabile.

Caratteristiche della proposta

La creazione di una comunità energetica trova già supporto nelle **forme di incentivo** oggi esistenti in materia (vedasi superbonus) che consentono di installare a costo zero impianti fotovoltaici e sistemi di accumulo energetico.
Sul territorio ci sono già due progetti attivi posti in essere dal sistema delle camere di commercio:

- Informazione e sensibilizzazione alle imprese con il supporto di DINTEC utilizzando le CC come servizio di prossimità ed ha come finalità la valorizzazione e lo sfruttamento delle terre civiche;
- Progetto NESOI (nesoi.eu) per favorire il progetto di transizione energetica delle isole europee. Il progetto che finisce nel 2023 prevede un'attività di assistenza tecnica, sino a 60.000€ per comunità energetica che si costituisce, oltra all'attivazione di una piattaforma per la condivisione di best practice.

Altra iniziativa di riferimento è il progetto EU Interconnect (**www.interconnectproject.eu/achieving-decarbonization-objectives-through-flexible-energy-communities**).

Queste iniziative potranno costituire il punto di partenza da un lato per **individuare quelle aree pubbliche dove collocare siti di produzione** (e gestione *smart*) energetica da fonti rinnovabili che andranno a servire le diverse parti della Città Metropolitana, ripartendola in sotto aree coerentemente con l'idea della "città 15 minuti" e dall'altro per supportare la costituzione di comunità energetiche attraverso nuovi percorsi di supporto orientati alla costruzione di una **adeguato sistema di *governance***. Questo dovrà partire **dall'informazione e sensibilizzazione della società sul tema per arrivare alla creazione di un ente collettivo**, una cooperativa, un *living lab* o un'associazione di comunità. La finalità sarà quella di creare un n**uovo *network* non gerarchico supportato da un nuovo sistema socio-energetico che integri in ogni sua parte la responsabilità energetica e sappia convergere anche verso la soluzione di altre priorità comunitarie (es. servizi, agevolazioni ecc.).**
Elemento centrale di tale processo sarà la creazione (e adeguata formazione preventiva) di due nuove figure:

- La prima è quella del **facilitatore di comunità energetica**, che avrà il compito di sostenere lo sviluppo delle comunità energetiche favorendo l'attivazione di *governance* ai vari livelli organizzativi già presenti in una comunità o favorendo in tal senso, la nascita di nuove parti attive.
- La seconda è quella del **delegato responsabile della comunità energetic**a, che avrà il compito di stabilire i diritti e i doveri dei partecipanti, le modalità di scambio e condivisione dell'energia nonché di assicurare il rispetto di tutti gli elementi necessari per l'accesso alle forme di incentivazione previste.

Alla base dell'azione di queste nuove figure professionali dovrà esserci la definizione di un modello di negoziazione con i fornitori al fine di definire lo schema di bilanciamento tra i soggetti della comunità (in questo senso la proposta progettuale si collega con quella relativa allo *smart metering*) che dovrà essere coinvolta anche nella definizione del modello di business.

Obiettivi Specifici

- Innescare un circolo virtuoso di vantaggi e benefici ambientali, sociali ed economici diretti;
- abbattere le emissioni inquinanti e riducendone le conseguenze ambientali e sanitarie, fortemente impattanti nei centri urbani.

Obiettivi dell'Agenda

2.2.1.1 *Sostegno alla diversificazione innovativa della produzione energetica*

2.2.1.3 *Supporto all'implementazione di infrastrutture smart di gestione e distribuzione dell'energia delle infrastrutture*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Intera Città Metropolitana

Attori coinvolti

Università, amministrazioni comunali, imprese che si occupano di energia, ordine degli ingegneri elettrici/energetici, associazioni di categoria (impiantisti)

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo di coordinamento delle varie iniziative presenti sul territorio. Avvio di corsi di formazione per la creazione delle figure specifiche individuate e delle azioni di sensibilizzazione

Potenziali Fonti di finanziamento

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

041. *Rinnovo della dotazione di alloggi al fine dell'efficienza energetica, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

042. *Rinnovo della dotazione di alloggi al fine dell'efficienza energetica, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

043. *Costruzione di nuovi edifici efficienti sotto il profilo energetico1*

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

053. *Sistemi energetici intelligenti (comprese le reti intelligenti e i sistemi TIC) e relativo stoccaggio*

Progetto 67

Creazione di un cluster per lo sviluppo di bioenergie e di idrogeno verde da fonti rinnovabili con la creazione di una Hydrogen Valley

Premessa

Il progetto si inserisce nella Flagship Area numero 1 "Power Up: clean technologies and renewables" del **Recovery and Resilience Facility** secondo le Linee Guida Preliminari per la Strategia Nazionale dell'Idrogeno.

Il progetto si fonda su un'idea di *hydrogen valley* che prevede la produzione di idrogeno verde attraverso impianti di elettrolisi alimentati da FER già realizzate ed in fase di continua implementazione all'interno dell'area industriale di Macchiareddu, con una capacità autorizzata e in corso di autorizzazione che raggiungerà a breve gli 800 MW creando un polo di innovazione tecnologica e di produzione di livello regionale.

La piena potenzialità produttiva da FER consentirà anche la conversione dell'attuale produzione di idrogeno grigio in idrogeno verde della raffineria Saras insediata all'interno dell'area consortile, attraverso il ripristino delle pipeline esistenti.
Il progetto si colloca così perfettamente all'interno delle Linee Guida Preliminari per la Strategia Nazionale dell'Idrogeno che prevedono all'orizzonte 2030 la realizzazione di *Hydrogen Valley* end to end di produzione, trasporto (circoscritto) e consumo di H_2 con l'identificazione di cluster nelle aree di maggior concentrazione di domanda ed offerta di idrogeno privilegiando a tal fine le aree industriali capaci di ospitare nel contempo ingenti produzioni di FER e grossi centri di domanda termica.

La compatibilità con le Linee Guida è ulteriormente rafforzata dalla possibilità di inserire l'idrogeno verde in forma di miscela all'interno delle reti locali di gas naturale esistenti, ed in particolare quelle dell'area metropolitana di Cagliari.

Le pipelines di alimentazione delle utenze industriali e delle ulteriori utenze previste, ivi comprese le reti già esistenti, saranno realizzate ricorrendo all'applicazione delle più attuali tecnologie digitali che permetteranno l'osservazione ed il controllo in tempo reale dei parametri di flusso ed in particolare del potere calorifico del vettore energetico utilizzato, anche in forma di miscela, e saranno predisposte per un uso finale *hydrogen ready*.

Caratteristiche della proposta

Il progetto prevede la realizzazione di un distretto energetico ubicato presso il Consorzio Industriale di Cagliari Macchiareddu (Cacip), basato sull'uso di bioenergie ed energie da fonti rinnovabili con la produzione di idrogeno verde da elettrolisi da destinare in parte a processi di metanazione (P2G) di residui CO_2 da impianti di upgrading di biometano, a beneficio della rete di distribuzione di gas naturale locale, ed in altra parte per la produzione in ambito industriale all'interno del Consorzio a beneficio delle industrie chimiche e ad alta domanda termica.

L'idrogeno prodotto in esubero rispetto ai consumi interni al distretto energetico potrà essere ceduto per l'immissione in forma blending nelle reti locali di distribuzione del gas esistenti, con valori di miscelazione che, a partire dal 2%, potranno raggiungere valori più elevati compatibilmente con la normativa di riferimento e, qualora ritenuto opportuno, anche per la conversione a idrogeno

della rete ferroviaria regionale, priva di elettrificazione, attraverso l'alimentazione di un *hub* da realizzare nella vicina stazione ferroviaria di Cagliari.

Le opere previste comprendono la **realizzazione di un impianto di upgrading di biometano da biogas prodotti dall'impianto di compostaggio consortile** (per circa 340 Smc/h), di un analogo impianto di *upgrading* di biometano da **biogas prodotti nella centrale termica a biomasse Powercrop** (per circa 560 Smc/h), e dei relativi impianti di metanazione (P2G) con la cattura dell'intera produzione di CO_2 dei due impianti suddetti e la realizzazione di un primo modulo di impianto elettrolitico (per circa 14 MW) **per la produzione di idrogeno verde** (per circa 2.900 Smc/h) da FER esistenti (la potenza installata attualmente nel parco produttivo da fonti FER è di circa 150 MW), per il quantitativo necessario alla reazione con la CO_2 catturata (con una produzione finale di ulteriori 720 Smc/h di metano di sintesi, per una portata complessiva di metano 100% rinnovabile pari a 1.620 Smc/h).

Il primo modulo dell'impianto di elettrolisi potrà essere dimensionato per una potenza di circa 20 MW, che oltre a produrre il quantitativo di gas necessario alla metanazione, avrà anche un margine sufficiente ad alimentare la vicina stazione ferroviaria di Cagliari.
Con l'aggiunta di un ulteriore modulo di elettrolisi sarà possibile coprire l'intera domanda di idrogeno interna all'area industriale di Macchiareddu.
L'implementazione della produzione di idrogeno verde con l'aggiunta modulare di impianti di elettrolisi seguirà lo sviluppo previsto per la installazione e la produzione di energia elettrica da FER nell'area consortile.
Lo sfruttamento dell'intera risorsa FER disponibile potrebbe teoricamente portare alla produzione di un quantitativo sufficiente alla conversione dell'intera domanda di idrogeno grigio dell'impianto di raffinazione Saras ricadente nel perimetro consortile, con l'abbattimento delle maggiori fonti di emissione di CO_2 dell'intero ambito territoriale.

La produzione di metano rinnovabile sarà immessa nel sistema distributivo di gas naturale locale, mentre l'idrogeno verde sarà distribuito presso le aziende maggiormente energivore ubicate all'interno del Consorzio (industria chimica, ecc.) e nella vicina stazione ferroviaria di Cagliari, attraverso la realizzazione di una rete di distribuzione locale ed il riutilizzo delle pipeline esistenti.

Obiettivi Specifici

- Integrare in un unico polo sperimentale in scala reale e tecnologie di utilizzo e trasformazione di biogas, biometano e *syngas integrate* con la produzione di idrogeno e la sperimentazione di impianti di elettrolisi modulari altamente innovativi
- Favorire la creazione di una domanda di idrogeno ed alla implementazione dei processi tecnologici che porteranno all'abbattimento dei costi di produzione della nuova fonte energetica rinnovabile.
- Abbattere le maggiori fonti di emissione di CO_2 presenti nell'intero ambito territoriale del Sud Sardegna.

Obiettivi dell'Agenda

2.2.1.1 *Sostegno alla diversificazione innovativa della produzione energetica*

5.2.3 *Promozione dell'innovazione green nell'industria e nella manifattura*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Consorzio Industriale di Cagliari Macchiareddu (Cacip)

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Regione Autonoma della Sardegna
- Enea
- Sardegna Ricerche
- Consorzio industriale

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento dei vari attori per produrre e utilizzare la risorsa

Potenziali Fonti di finanziamento

Piano di Rilancio e Resilienza (Fondi Europei, Recovery Fund)

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

049. *Energia rinnovabile: biomassa1*

053. *Energia rinnovabile: biomassa con elevate riduzioni di gas a effetto serra2*

Progetto 68

RicariPORT - Sistemi di rifornimento innovativi nelle banchine portuali

Nel settore dei trasporti, sostenere l'innovazione e l'efficienza, frenare la dipendenza dalle importazioni di petrolio e guidare il passaggio a fonti energetiche interne e rinnovabili rappresenta una via da seguire per raggiungere gli obiettivi chiave europei: stimolare la crescita economica, aumentare l'occupazione e mitigare i cambiamenti climatici.

In questo quadro il settore del trasporto marittimo di persone e cose contribuisce all'emissione di sostanze inquinanti nocive per l'aria e occorre quindi porsi obiettivi di riduzione dei consumi energetici da combustibili fossili, di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di miglioramento della qualità dell'aria. In particolare, la proposta progettuale intende affrontare tale problematica concentrandosi sull'alimentazione delle navi ormeggiate in porto tramite diverse sorgenti a seconda del target. Da un lato il riferimento è ad una sorgente elettrica esterna alla nave stessa (il cosiddetto *cold ironing*), dall'altro è alla creazione di depositi di GNL per il rifornimento in particolare delle navi da crociera che si stanno trasformando in tal senso.

La realizzazione di infrastrutture per il ***Cold Ironing*** è promossa, senza alcun valore coercitivo, dalla Raccomandazione della Commissione Europea 2006/339/EC.

I sistemi di fornitura di alimentazione elettrica alle navi sono una tecnologia efficace non soltanto per la riduzione delle emissioni, ma anche per la riduzione dell'impatto acustico e delle vibrazioni generate dai motori attivi su navi ormeggiate in banchina. I benefici conseguenti si estenderebbero quindi ad ampie fasce della popolazione costiera e consentirebbero la riqualificazione di aree portuali a fini turistici e commerciali.

Dal punto di vista tecnico, la realizzazione di impianti di elettrificazione delle banchine, anche se non particolarmente complicato, richiederebbe comunque la collaborazione di tutte le entità coinvolte (pubbliche istituzioni, armatori, autorità portuali, gestori dei terminali portuali) per assicurare un elevato tasso di utilizzo a garanzia della sostenibilità commerciale dell'investimento e una massimizzazione della riduzione dell'impatto ambientale.

La presenza di standard globali per l'elettrificazione delle banchine (IEC8005-1: "Design Standard for Shore to Ship Power") garantisce la compatibilità di installazioni effettuate in Italia con quelle dislocate in ogni altro porto mondiale, massimizzando il fattore di utilizzo dei sistemi installati.
L'evoluzione tecnologica dei sistemi di controllo delle reti intelligenti (smart grid) consentirà poi un miglioramento sensibile dell'efficienza energetica in tutta l'area portuale e delle zone adiacenti, andando a integrare anche la parte relativa all'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici (ad esempio per gli NCC e taxi) e degli altri carichi elettrici portuali.

La presenza nel **settore crocieristico** di navi alimentate a **GNL** sarà un fenomeno in crescita nei prossimi anni, anche perché gli obiettivi delle politiche europee impongono, entro il 2050, la drastica riduzione delle emissioni di gas serra. Pertanto le compagnie armatoriali nel settore crociere hanno assunto l'impegno di ridurre al minimo l'impatto ambientale delle navi, in navigazione e in porto, grazie all'utilizzo di nuove tecnologie, ma soprattutto con piani di espansione delle flotte che prevedono la costruzione di navi alimentale a **GNL**.
Da qui l'esigenza per il Mediterraneo di ospitare infrastrutture per il rifornimento di queste navi, impianti che, ad oggi, non sono presenti. Nel Mediterraneo centro-orientale (come evidenziato dal primo studio sulla distribuzione degli impianti di GNL nei porti di Mediterraneo, Mar Nero Mar Rosso e parte dell'Oceano Atlantico realizzato da MedCruise nel 2019) non c'è infatti alcuna presenza di infrastrutture per il rifornimento diretto di GNL, esigenza di non trascurabile dal momento che nel Mediterraneo si muove il 30% del trasporto marittimo mondiale, oltre ad essere il secondo bacino al mondo, preceduto solo dai Caraibi, per il settore delle crociere.

Allo stato attuale sarà tra poco messo in funzione il deposito del porto di Santa Giusta da cui sarà poi distribuito in Sardegna con mezzi criogenici. La crezione di un deposito nel porto di Cagliari, attuale unico approdo delle navi da crociera nella Città Metropolitana, costituirebbe un *asset* di rilievo per rilanciare il ruolo di *hub* portuale del Mediterraneo.

La proposta intende realizzare l'ammodernamento della banchine portuali con la diversificazione dei mezzi di rifornimento che da una parte vedano sistemi di cold ironing, utilizzando energia prodotta da fonti rinnovabili, destinati alle piccole imbarcazioni (perché l'assorbimento per le navi da crociera sarebbe troppo elevato: 10 Mw a nave) e la creazione di un deposito di GNL nelle banchine di attracco della navi da crociera per il loro rifornimento, al fine di aumentare l'attrattività e la qualificazione della città metropolitana come destinazione sostenibile. Il progetto apre fronti per la ricerca e la sperimentazione di soluzioni innovative, stimolando la ricerca di forme sostenibili di propulsione marina, che potrebbe portare anche ad una trasformazione delle imbarcazioni di piccole taglia. A tal fine il progetto prevede la creazione di una rete tra mondo della ricerca e della cantieristica finalizzato allo sviluppo di tali soluzioni.

Fasi progettuali

- **Fase 0.** Creazione di un tavolo di coordinamento dei soggetti interessati
- **Fase 1.** Realizzazione dello studio di fattibilità e una valutazione costi benefici (Direttiva UE 2014/94) che tenga conto oltre agli aspetti finanziari anche quelli di carattere ambientale, di traffico marittimo, di generazione e disponibilità di energia elettrica
- **Fase 2.** Definizione del progetto esecutivo per la realizzazione di sistemi di fornitura di alimentazione elettrica lungo le banchine alle navi adibite alla navigazione marittima quando ormeggiate
- **Fase 3.** Definizione del progetto esecutivo per la realizzazione di un deposito di GNL a servizio delle navi da crociera
- **Fase 4.** Realizzazione di un'interfaccia standardizzata

Obiettivi Specifici

- Riduzione delle emissioni di CO_2, di NO_x e SO_x derivanti dalle navi ormeggiate nelle banchine portuali
- Realizzazione di una smart grid per la fornitura di energia per la ricarica dei veicoli elettrici
- Utilizzo di fonti rinnovabili per la produzione dell'energia necessaria

Obiettivi dell'Agenda

4.1.1.1 *Sviluppo di una logistica marittima sostenibile*

4.1.2.2 *Riduzione dell'inquinamento da attività industriale*

5.2.1.3 *Messa a sistema dei porti*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Portus Karalis

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Comune di Cagliari
- Armatori navi da crociera
- Sardegna Ricerche
- Autorità di sistema portuale

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

038. *Efficienza energetica e progetti dimostrativi nelle PMI e misure di sostegno*

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

046. *Sostegno ai soggetti che forniscono servizi che contribuiscono all'economia a basse emissioni di carbonio e alla resilienza ai cambiamenti climatici, comprese le misure di sensibilizzazione*

051. *Energia rinnovabile: marina*

110. *Porti marittimi (TEN-T)*

114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*

115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*

117. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

Progetto 69

Condivisione dei consumi e produzioni energetiche degli edifici pubblici della Città Metropolitana tramite *blockchain* e contatori *smart*

Premessa

La proposta è orientata all'**installazione di contatori elettrici *smart* negli edifici pubblici comunali/provinciali**, al fine di condividere i profili di consumo (e/o di produzione) degli stessi su un registro condiviso situato su una ***blockchain***. In questo modo i consumi e le produzioni degli stessi verranno resi pubblici e resi agli *stakeholder* tramite applicazioni web, **aumentando la trasparenza sull'uso del denaro pubblico e fornendo una importantissima spinta agli *open data* nel settore dell'energia**. Inoltre, questo permetterà di creare e rendere pubblici degli indicatori di sostenibilità delle varie aree, e di definire modalità di ottimizzazione della sostenibilità delle comunità energetiche facenti parete dell'iniziativa

Caratteristiche della proposta

La proposta prevede di installare dei contatori elettrici smart negli edifici pubblici comunali e provinciali (c.d. ***smart meters***), che possano **condividere i dati di consumo e produzione su un registro pubblico affidabile, condiviso e immutabile quale la *Blockchain***. I dati verranno caricati su questa piattaforma e resi disponibili nei confronti degli *stakeholder* e degli organismi di ricerca, aumentando enormemente il livello di trasparenza delle istituzioni in questo campo.

Si prevedrà inoltre, sulla base dei dati pubblicati, la **creazione di metodi di calcolo automatico di indicatori della sostenibilità energetica ed economica**, i cui modelli saranno anche essi pubblici e condivisi, sulla base dei quali si potranno identificare e consigliare le modalità di miglioramento della sostenibilità energetica e ambientale degli edifici su cui sono installati.
L'utilizzo di questi dati permetterà, ad esempio, di **identificare eventuali comunità energetiche di edifici pubblici**, che permettano lo scambio di energia tra essi e, nel lungo termine, di disporre di dati e indicatori pubblici e certificati che possano essere utilizzati per dimostrare agli stakeholders i risultati ottenuti nel miglioramento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ed energetica nella cosa pubblica.

Come esempio dell'utilizzo, si suggerisce una fase pilota con l'identificazione di un Comune che condivida i dati di consumo di quattro suoi edifici pubblici, su due dei quali vi fossero installati dei generatori fotovoltaici. La piattaforma potrebbe identificare automaticamente degli indici di sostenibilità degli stessi e della comunità. In caso di interventi di miglioramento, il miglioramento degli indici sarebbe visibile e dimostrabile a tutti gli *stakeholder* poiché si avrebbe a disposizione lo storico dei dati su una piattaforma certificata. Inoltre, la disponibilità dei dati potrebbe essere utilizzata dalla comunità scientifica per effettuare ricerche all'avanguardia che definiscano e suggeriscano dei possibili miglioramenti nell'area. Ad esempio, una delle analisi che si potrebbe effettuare sarebbe la valutazione di consumi e produzioni elettriche degli edifici, così da poterli aggregare in un'unica comunità energetica che sfrutti appieno la produzione dei fotovoltaici installati, limitando i costi e le emissioni di gas serra del complesso.

Il progetto potrebbe poi essere esteso anche al patrimonio privato in quanto sempre più richiesto tanto che anche le aziende produttrici degli elettrodomestici stanno andando in questa direzione. In questo senso sarà importante interfacciarsi con il progetto "Tessuto Digitale Metropolitano (TDS)" che ha come finalità il rafforzamento della consapevolezza nei consumi energetici attraverso sistemi *open hardware* e *open software* per il monitoraggio domestico.

Un elemento importante su cui il progetto si concentrerà è il bilanciamento tra zone diverse. I sistemi attuali di AI consentono di effettuare il bilanciamento tra zone diverse con tempi di reazione di 15 minuti. Poiché attualmente però la componente tariffaria si basa sulla potenza impegnata che viene definita contrattualmente e non è modificabile in tempo reale, obiettivo del progetto è di approfondire come traslare il bilanciamento sul piano tariffario. Su questo tema si possono prendere come riferimento alcune recenti esperienze:

- Progetto EU (CRS4) Netfficent su un'isola del mare del nord dove è stata realizzata una comunità energetica - un sistema integrato anche con accumulo distribuito (in ogni abitazione) che negozia sul mercato elettrico le tariffe più convenienti
- Progetto Sender (CRS4) Sulla tematica *demand - response*. Interazione tra gliutenti e il fornitore dell'energia. Si negozia con il distributore la possibilità di avere una flessibilità nell'uso, a fronte di una "dichiarazione" di rinuncia all'uso della potenzialità contrattualizzata. I casi studio sono Spagna, Finlandia e Austria.

Il progetto proposto consentirà anche di gestire la problematica di picco energetico serale che emergerà con la diffusione delle auto elettriche e delle colonnine di ricarica private.
Se non verranno modificati gli orari di delle città, le persone torneranno a casa grosso modo nello stesso momento e collegheranno le loro auto per la ricarica tipicamente durante la notte.
Un modo è quello di inserire qualche elemento (quando utilizzerò l'auto) perché la AI possa decidere le priorità.

Obiettivi Specifici

- Aumentare la trasparenza sull'uso del denaro pubblico
- Fornire una spinta agli open data nel settore dell'energia
- Creare i presupposti per la definizione di comunità energetiche

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1 *Incremento della trasparenza e accessibilità amministrativa*

1.1.1.4 *Adozione degli Open Data in tutte le amministrazioni*

2.2.1.2 *Promozione di un consumo energetico responsabile*

2.2.1.3 *Supporto all'implementazione di infrastrutture smart di gestione e distribuzione dell'energia delle infrastrutture energetiche*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Territorio della Città Metropolitana di Cagliari

Attori coinvolti

- Tutti i comuni della Città Metropolitana di Cagliari,
- Produttori energetici (ENI, ENEL, ACEA, ….)

Ruolo della Città Metropolitana

In collaborazione con RSE potrebbe svolgere il ruolo di aggregatore dell'energia per bilanciare i consumi tra le diverse zone

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

051. *Sistemi energetici intelligenti (comprese le reti intelligenti e i sistemi TIC) e relativo stoccaggio*

Progetto 70

City Logistic Network: creazione di un modello integrato logistico, distributivo e sostenibile

Premessa

La Sardegna guarda con sempre maggiore attenzione al Mediterraneo come opportunità di sviluppo, di scambi economici e socio-culturali. Lo ha ribadito il presidente della Regione Ugo Cappellacci, aprendo i lavori della 20/a Conferenza permanente dell'audiovisivo Mediterraneo: «Dobbiamo guardare alla sponda sud del Mediterraneo per coglierne le opportunità e per dar valore a questa importante piattaforma logistica che veda la Sardegna baricentrica nella costruzione di una strategia macro-regionale».

La presente proposta intende creare un modello integrato logistico distributivo ecosostenibile a supporto di flussi di consegne merci multicanale in ambito urbano attraverso l'applicazione e sviluppo di soluzioni originali di *smart mobility* e logistico eco sostenibile che riducano l'impatto della mobilità delle merci sul traffico urbano. Parallelamente, questo modello favorirà lo sviluppo del settore agroalimentare locale Il modello, applicato alla città di Roma in modalità collaborativa dagli operatori logistici, intende costituire una *best practice* di servizi logistici di ultimo miglio, *green* e a valore aggiunto replicabile in altri contesti territoriali.

Caratteristiche della proposta

Nel complesso la proposta progettuale prevede le seguenti fasi:

1. Determinazione dell'origine e della destinazione delle merci, identificazione fabbisogni e delle disponibilità.
2. Gestione del piano di inoltro programmato con composizione dei carichi e della programmazione dei trasporti.
3. Gestione del piano di aggregazione con una programmazione sia del *picking* che dei trasporti.
4. Gestione operativa del Centro Raccolta fresco e freddo che si occupi dello stoccaggio pallet, della movimentazione catalogazione e del *picking* cassa mobile.
5. Gestione della sicurezza con controllo dei mezzi in entrata, videosorveglianza del Centro di Raccolta, controllo dei mezzi in uscita.
6. Monitoraggio dei trasporti con identificazione della localizzazione dei mezzi, del trasporto cassa mobile, di alert e *videopush*.

Nel concreto si basa sue due pilastri: da un lato di un modello collaborativo che coinvolge tutta la catena logistica, che integri il modello della distribuzione urbana delle merci con un modello logistico ecosostenibile e-commerce; dall'altro lato sullo sviluppo di una piattaforma integrata per il settore agroalimentare del territorio.

Il modello collaborativo è strutturato su:

• l'interoperabilità degli attori della logistica urbana;

• integrazione dei mandanti/*marketplace* con ottimizzazione dei flussi ICT;

- la definizione di standard di interoperabilità urbana per facilitare la replicazione del sistema svolgendo attività di monitoraggio dei livelli del servizio (redditività, controllo emissioni, ecc.);
- la condivisione di risorse logistiche in termini di *hub* territoriali e flotta *hybrid*/EV con attività di monitoraggio della flotta;
- creazione di un *network* di trasporto conto terzi attraverso accordi *ad hoc;*
- definizione di processi di consegna multicanale con rilevazione della soddisfazione dei clienti
- sviluppo di un sistema di magazzini diffusi;
- Servizi VA alla consegna, anche qui, con rilevazione della soddisfazione dei clienti Piattaforma tecnologica integrata per la logistica del settore agroalimentare è particolarmente focalizzata ad un efficientamento del trasporto del fresco e freddo con il coinvolgimento di numerosi soggetti territoriali, come centri di raccolta, GAL, centri ortofrutticoli, centri intermodali come i Porti commerciali, i trasportatori, ecc.

L'impostazione progettuale prevede il disegno e la realizzazione di due piattaforme informatiche intelligenti ed interoperabili tra loro:

A. una che gestisce un nodo logistico co-modale che sincronizza i vari processi che vi si sviluppano,

B. l'altra che gestisce e monitora le operazioni di trasporto tra i nodi ed ottimizza i diversi processi che si sviluppano nell'ambito della rete

In sintesi, la questa parte della proposta progettuale si struttura su:

- Sviluppo di una piattaforma integrata per la promozione, la logistica e la commercializzazione delle produzioni agroalimentari regionali.
- Realizzazione di un centro servizi regionale quale motore dello sviluppo economico del territorio.
- Strutturazione di centri logistici baricentrici nei territori coperti dai Gruppi di Azione Locale.
- Integrazione con le aree di sosta e stoccaggio presenti nei porti commerciali.

Il sistema non è legato all'estensione dei confini della città metropolitana. Il sistema nasce per aggregare nuovi soggetti ed è facilmente scalabile.

Obiettivi Specifici

- Ridurre l'impatto del traffico generato dalle consegne e ritiri in ambito urbano garantendo sostenibilità (trasportistica, ambientale ed economica per gli operatori) e resilienza (*demand-responsive*, adattabilità) dell'operatività
- Massimizzare la capacità di movimentazione (ottimizzare e massimizzare i carichi) e stoccaggio (magazzino diffuso) delle merci minimizzando i tempi di consegna (servizio al cittadino)
- Realizzare una rete *green* per la distribuzione delle merci ultimo miglio tramite l'adozione di *hub* logistici di prossimità alimentati con energie alternative e di una flotta diffusa di veicoli ad alimentazione elettrica
- Qualificare le consegne di merci con servizi a valore aggiunto (reso/ ritiro, facchinaggio, installazione, ecc.), favorendo lo sviluppo dell'occupazione

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.2 *Implementazione di sistemi informatici e standard condivisi per una gestione integrata dei dati*

1.2.2.4 *Sviluppo di servizi (anche informatici) per il presidio e la gestione del territorio*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

- Singoli comuni
- Area metropolitana
- Regione Sardegna

Attori coinvolti

Città metropolitana di Cagliari, Comuni, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, GAL Alta Gallura, GAL Anglona Romangia, GAL Distretto Rurale Barbagia, GAL Linas Campidano, GAL Logudoro Goceano, GAL Marghine, GAL Marmilla, GAL Nuorese Baronia, GAL Ogliastra, GAL Sarcidano Barbagia di Seulo, GAL Sulcis Inglesiente, GAL Sarrabus Gerrei Trexenta, GAL Terre Shardana, Imprese agricole, Imprese ittiche, Flag pesca

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento dei vari attori (partenariato pubblico-privato)

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- Bando Smarter Italy AGID/MISE
- Contratto di Sviluppo per grandi investimenti – Invitalia
- Fondi SIE

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

011. *Attività di ricerca e innovazione in grandi imprese, comprese le attività in rete*

020. *Infrastrutture commerciali per le PMI (compresi i parchi e i siti industriali)*

075. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle PMI*

076. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle grandi imprese*

Progetto 71

Efficientamento energetico degli edifici scolastici

Premessa

Gli edifici scolastici rappresentano uno dei luoghi fondamentali per la formazione di una società moderna, perché in essi ha luogo il processo educativo con cui vengono formati i futuri cittadini. È quindi importante che il processo di apprendimento avvenga in maniera funzionale, e per farlo c'è bisogno di edifici confortevoli, luminosi ed efficienti.

La situazione sul territorio della Città Metropolitana rimane però ancora lontana da questi standard, con una grande varietà di edifici costruiti in anni diversi, e alle volte nati con altre finalità, poi adattati all'utilizzo scolastico (con conseguenti difficoltà e problemi).

Per raggiungere gli obiettivi fissati dall'Unione europea e dal "Piano Nazionale Integrato per il Clima e l'Energia" (PNIEC) per il periodo 2021-2030, gli interventi di riqualificazione e di efficientamento energetico del patrimonio immobiliare italiano, e soprattutto quello degli edifici scolastici, si possono sintetizzare in:

- Uso di energia da fonti rinnovabili che deve passare dal 20% fissato per il 2020 al 32% per il 2030;
- Efficienza energetica che deve passare dal 20% previsto per il 2020 al 32,5% per il 2030;
- Riduzioni di gas a effetto serra dal -20% del 2020 al -40% nel 2030.

Motivazione della proposta

Trasformare le scuole nel fulcro della vita del quartiere è un obiettivo che è emerso nelle diverse interlocuzioni con gli *stakeholder* del territorio. Per rafforzare ulteriormente questa dimensione l'obiettivo della proposta progettuale è quello di farne anche il fulcro di un **piano di efficientamento energetico che si colleghi alla definizione di un distretto a energia quasi zero (se non addirittura a energia positiva), mettendo a sistema le risorse del quartiere in cui insiste il plesso scolastico attraverso la creazione di una *smart grid***. A questo saranno poi aggiunte specifiche soluzioni, da definire caso per caso, che potranno riguardare sistemi a cappotto, tetti verdi, facciate verdi ventilate, insuflaggio, sostituzione infissi, ammodernamento degli impianti, ecc.

Caratteristiche della proposta

La proposta è quindi quella di **creare un ecosistema energetico innovativo che facendo perno sugli edifici scolastici coinvolga l'intero quartiere**. Per raggiungere tale finalità sarà essenziale il coinvolgimento dei residenti attraverso un processo di progettazione partecipata affinchè le soluzioni identificate siano realmente adottate e messe in pratica al fine di massimizzare le pratiche di autoconsumo ed uso efficiente dell'energia. Le soluzioni adottate nelle scuole saranno inoltre occasione per realizzare attività formative per gli studenti e per i residenti.
Nel quadro della definizione delle soluzioni innovative e progettuali per la costruzione di scuole con elevate prestazioni energetiche riferimento principe sarà il progetto *School of the future* **https://cordis.europa.eu/article/id/118805-constructing-energy-efficient-schools-for-the-future/it**

che ha evidenziato in che modo le scuole possono essere eccezionalmente efficienti dal punto di vista energetico e fornire un ambiente interno di alta qualità, pur rimanendo economicamente sostenibili, con una riduzione del 75 % nell'energia usata per il riscaldamento attraverso un investimento inferiore a 100 euro per metro quadrato.
Da un punto di vista finanziario, tali soluzioni potranno passare anche attraverso il coinvolgimento di ESCO che, a fronte dell'intervento e grazie ai risparmi realizzati, rientrino dell'investimento fatto e ottengano anche un giusto compenso.
Tale proposta è in linea con le risorse stanziate recentemente dal governo per le città metropolitane, le province e gli enti di decentramento territoriale. Il Ministero dell'istruzione ha infatti assegnato 1 miliardo e 125 milioni di euro per messa in sicurezza e nuova costruzione e 855 milioni di euro per gli interventi di manutenzione straordinaria ed efficientamento energetico.

L'ottimizzazione energetica del patrimonio edilizio scolastico passa per diverse fasi:

- Mappatura degli edifici e delle loro caratteristiche (rilievo secondo una logica BIM);
- Realizzazione di una diagnosi energetica;
- Definizione degli interventi prioritari;
- Installazione di sistemi domotici e di collegamento wi-fi;
- Monitoraggio, attraverso degli smart meter, dopo l'intervento di efficientamento attraverso la definizione di standard prestazionali;
- Monitoraggio anche dell'impiantistica e del loro ciclo di vita;
- Coinvolgimento della realtà territoriale nel processo di crescita e sensibilizzazione verso temi quali l'ecosostenibilità e la cultura del risparmio energetico
  - formazione e raccolta dati di partenza;
  - attività di risparmio energetico con il coinvolgimento diretto dell'utenza scolastica;
  - comunicazione e trasferimento delle conoscenze acquisite anche attraverso metodi di *peer education*.

L'azione sul singolo edificio andrà accompagnata da uno studio a livello di quartiere per la trasformazione dello stesso in un Quartiere a Energia Quasi Zero (NZED) o Positiva (PED).

- Caratterizzazione degli edifici del quartiere (rilievo secondo una logica BIM).
- Analisi del fabbisogno energetico.
- Definizione delle specifiche della *smart grid*.

Obiettivi Specifici

- Migliorare l'efficienza energetica degli immobili pubblici della Città Metropolitana in un'ottica *smart city* a 360 gradi

Obiettivi dell'Agenda

4.2.2.2 *Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare*

4.2.2.5 *Miglioramento qualitativo e quantitativo delle strutture scolastiche*

2.2.1.3 *Supporto all'implementazione di infrastrutture smart di gestione e distribuzione dell'energia delle infrastrutture energetiche*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Intero territorio metropolitano

Attori coinvolti

Città metropolitana, Comuni, dirigenti delle scuole, ordine degli ingegneri, ordine degli architetti, Università, associazioni di categoria (impiantisti), installatori di sistemi domotici

Ruolo della Città Metropolitana

Attuatore

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

044. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno*

045. *Rinnovo di infrastrutture pubbliche al fine dell'efficienza energetica o misure relative all'efficienza energetica per tali infrastrutture, progetti dimostrativi e misure di sostegno conformemente ai criteri di efficienza energetica2*

054. *Cogenerazione ad alto rendimento, teleriscaldamento e teleraffreddamento*

055. *Cogenerazione ad alto rendimento, teleriscaldamento e teleraffreddamento efficienti con basse emissioni del ciclo di vita2*

056. *Sostituzione degli impianti di riscaldamento a carbone con impianti di riscaldamento a gas ai fini della mitigazione dei cambiamenti climatici*

Progetto 72

Promozione dell'economia circolare attraverso un contest: Io non inquino

La gestione dei rifiuti all'interno della Città Metropolitana avviene oggi in modo differente da comune e a comune, fatto che genera non poche problematiche per gli utenti della città metropolitana laddove si trovino a spostarsi tra i diversi comuni. In questo quadro la raccolta deve invece necessariamente essere condotta secondo una logica di economia circolare e a fronte di una raccolta differenziata ottimizzata secondo una logistica smart e una tariffazione puntuale e personalizzata.

Caratteristiche della proposta

In questo quadro il sistema proposto per identificare e misurare la quantità di rifiuti conferiti si baserà sul **confronto tra alcune soluzioni poste in relazione con le specificità del contesto** (morfologia, clima, caratteristiche della popolazione) e **valutate quindi secondo una logica multicriteria** in modo da identificare quella più efficiente ed efficace.

Per implementare il requisito si realizzerà una soluzione che consenta il mantenimento di un basso costo di servizio ma sia capace di garantire una misura corretta e senza possibilità di errori in fase di attribuzione dello stesso.

Una prima soluzione prevedrà l'identificazione del cittadino che ha conferito il rifiuto in due modi, estendendo le *best practice* già attuate a tutto il territorio metropolitano:

- Lettura di un codice QR stampato o un tag RFID nei sacchi consegnati;
- Lettura di uno smart tag (RFID) integrato nel recipiente consegnato.

In questo modo si manterrà un basso costo relativo delle componenti maggiormente soggette a rotture e con una alta cardinalità. Il tipo di tecnologia impiegato in queste componenti non prevede parti "attive", che contengano quindi schede elettroniche o batterie. La parte "attiva" del sistema invece sarà installata nel vettore che effettua il servizio di porta a porta. Il vettore verrà munito di apposita strumentazione che consentirà di:

- Effettuare la pesata;
- Associare la pesata al tipo di frazione conferita;
- Associare la pesata al cittadino.

Il sistema "attivo" installato a bordo del vettore sarà munito di strumentazione pesa oggetti con una tolleranza adeguata all'entità del peso massimo ritirabile con il servizio. Questo consentirà la personalizzazione della tariffazione e la definizione di incentivi a seconda della quota di differenziato prodotta sul totale conferito. Attraverso l'utilizzo di TAG RFID sarà poi possibile raccogliere informazioni dettagliate su ogni singolo contenitore:

- N. di contenitori presso ciascun indirizzo;
- Corrispondenza tra contenitore e utente;
- Stato di capienza del contenitore;
- Stato del contenitore (integro, da riparare o da sostituire).

Questo sistema di rilevazione dei rifiuti produrrebbe una **grande quantità di dati che potrebbe essere salvata su una *blockchain* pubblica**, dati che potrebbero essere analizzati da centri di ricerca per creare un sistema di indicatori di performance del sistema, ivi compresa la differenza tra rifiuti locali o rifiuti prodotti altrove.

Ulteriore elemento di efficientamento riguarderà l'ottimizzazione logistica, sulla quale un punto di vista sovracomunale è cruciale. I percorsi dei mezzi che effettuano la raccolta sono calcolati in maniera statica sulla base del percorso da seguire per servire tutte le utenze nei tempi previsti, indipendentemente dal reale volume conferito e "pronto per il ritiro". Per eliminare le inefficienze derivanti da tale sistema la proposta intende perseguire due strade:

- Attivare meccanismi di comunicazione e partecipazione attiva con il cittadino;
- Adottare per il calcolo del percorso algoritmi di map matching che utilizzano come base piattaforme opensource e che tengano conto di eventi occasionali (lavori programmati, manifestazioni, etc.) che possono influenzare il percorso.

Partendo dalla considerazione che la raccolta rifiuti è una strada a due sensi, la proposta intende **operare anche dal lato dell'utente adottando misure atte a una modifica dei modelli comportamentali della cittadinanza**. In questa direzione vanno quindi le azioni tese a rendere più semplice (e più vantaggioso) per l'utente il corretto conferimento:

- Rafforzamento delle isole ecologiche;
- Adozione di forme d'incentivo per chi raccoglie rifiuti abbandonati in aree pubbliche;
- Una competizione tra le diverse aree che vede come premialità la fornitura di servizi *green* (creati con le materie prime seconde prodotte) e un'ulteriore premialità sulla tariffa rifiuti.

In questo senso i Centri per l'Istruzione degli adulti attivi sul territorio potranno fornire un valido e propositivo interlocutore per attuare questo aspetto.

Ultimo elemento della proposta è quello di generare un circolo virtuoso con le imprese del territorio al fine di utilizzare i rifiuti per la creazione di materie prime seconde (vedi esperienza di Edizero) sostenendo anche la creazione di nuove imprese. Con questa finalità saranno coinvolti i centri di ricerca che si occupano di trasformazione degli scarti e le imprese che utilizzeranno tali materie prime seconde. Elemento centrale per la riuscita del progetto sarà la chiara identificazione dei prodotti creati con le materie prime-seconde al fine di smontare la credenza che "tanto va tutto in discarica". Nello specifico si potranno avviare modalità di premio per i produttori locali che adottano anche sistemi di ***packaging* intelligente**.

Obiettivi Specifici

- Riduzione dei rifiuti in discarica
- Ottimizzazione della logistica del ritiro rifiuti
- Miglioramento del conferimento
- Avvio di imprese che utilizzino le materie prime seconde

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

4.1.2.3 *Contrasto all'abbandono dei rifiuti*

5.2.2.2 *Supporto alle imprese che utilizzano materie prime-seconde*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Intera area metropolitana

Attori coinvolti

Città Metropolitana, Comuni della Città Metropolitana,
Università di Cagliari (DIEE e DICAAR), Maggioli,
Camera di commercio (per far nascere aziende di eccellenza),
Centri di ricerca, Centri per l'istruzione degli adulti

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

030. *Processi di ricerca e innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, incentrati sull'economia circolare*

046. *Sostegno ai soggetti che forniscono servizi che contribuiscono all'economia a basse emissioni di carbonio e alla resilienza ai cambiamenti climatici, comprese le misure di sensibilizzazione*

071. *Promozione dell'impiego di materiali riciclati come materie prime*

072. *Impiego di materiali riciclati come materie prime conformemente ai criteri di efficienza2*

179. *Informazione e comunicazione*

Progetto 73

Mare pulito: salvaguardia dei fondali marini

Il Mediterraneo rischia di diventare uno dei mari più inquinati al mondo. Delle milioni di tonnellate di rifiuti che entrano in mare ogni anno, meno dell'1% è visibile, perché viene spiaggiato o galleggia sulla superficie, mentre il restante 99% finisce sul fondo. A partire da questo (desolante) quadro, di recente, uno studio pubblicato sulla rivista scientifica *Environmental Research Letters* a cui ha partecipato il Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente dell'Università di Cagliari, ha dimostrato che ad elevate profondità, oltre i 1.000 metri, spesso la biomassa pescata con lo strascico (pesci, crostacei, molluschi) è uguale o inferiore a quella dei rifiuti. Come dire che a certe profondità ci sono più rifiuti che pesci.

Tra i siti esaminati anche quello del *canyon di Nora* (Pula) di interesse sia per la sua posizione in prossimità di alcune tra le rotte navali più trafficate del Mediterraneo sia in quanto ospita una ricchissima biodiversità che purtroppo è minacciata dalle attività umane e dalla pesca.
Sul fondo di di questo sito - anche a 450 metri di profondità - sono stati ritrovati diversi oggetti, come pneumatici e altri detriti. Plastiche, metalli, vetro, ceramica, attrezzature da pesca, tessuti e carta sono tra i materiali più abbondanti. Lo studio indica come i rifiuti stiano aumentando nei fondali marini di tutto il mondo: in alcuni casi la loro densità sarebbe addirittura paragonabile a quella delle grandi discariche presenti sulla terraferma. Secondo gli esperti questo trend è destinato a continuare, tanto che entro i prossimi 30 anni il volume dei rifiuti marini potrà superare i tre miliardi di tonnellate.

Come evidenziato dalla ricerca i rifiuti di ogni genere che ingombrano i fondali delle nostre aree marine, stanno distruggendo la flora marina e diventando microplastiche che alimentano i pesci e i crostacei che troviamo sui banchi dei nostri mercati. Un altro studio, sempre dell'università di Cagliari ha messo in luce che il "percorso" inquinante della plastica, veicolato da animali come gli scampi in grado di triturare la plastica accumulata nell'ambiente marino attraverso il normale processo biologico di assimilazione e digestione, è più lungo, persistente e pervasivo di quanto si potesse prevedere fino ad oggi. La re-immissione nell'ambiente marino a seguito del processo digestivo rende tali microplastiche secondarie sempre più piccole e, una volta espulse dall'organismo, sempre più disponibili per altri animali sempre più piccoli, prolungando ulteriormente il viaggio delle plastiche nell'ambiente marino.

Risulta quindi evidente come sia prioritaria un'azione decisa rivolta alla rimozione dei rifiuti presenti nella aree marine anche attraverso specifici accordi con le associazioni di pescatori, anche attraverso apposite forme di incentivo, per ripristinare la flora e la fauna marina e garantire così anche la qualità del pescato e la salute di chi se ne nutre. In questa direzione deve essere inoltre attivata una campagna di sensibilizzazione della popolazione e di monitoraggio.
Con specifico riferimento a quest'ultima attività la proposta progettuale prevede un sostegno per l'ampliamento della ricerca svolta dall'università di Cagliari al fine di monitorare lo stato delle aree marine della città metropolitana.

Caratteristiche della proposta

Le fasi della proposta possono essere così sintetizzate:

- **Fase 1.** Avvio tavolo di coordinamento tra stakeholder, che potrà essere complementare o all'interno dell'organismo definito nella scheda progettuale "Tavolo di coordinamento per la gestione dei rifiuti".
- **Fase 2.** Monitoraggio aree marine e definizione del grado di inquinamento, che potrà essere svolto, se attivato, dall' "Osservatorio sulla biodiversità". I risultati dovranno essere costantemente condivisi e resi pubblici, come si fa per l'aria, in modo tale che la cittadinanza abbia informazioni adeguate e possa diventare più consapevole.
- **Fase 31.** Definizione delle metodologie per la pulizia implementabili nelle diverse situazioni.
- **Fase 4.** Avvio di azioni di pulizia dei fondali attraverso il coinvolgimenti di aziende specializzate e Centri di Ricerca nell'uso di tecnologie per la conservazione dei fondali e della riduzione dei rifiuti, e di sensoristica. La Camera di Commercio potrà essere un partner chiave lanciando call alle aziende in grado di presentare progetti e tecnologie.
- **Fase 5.** Strategia di sensibilizzazione per la salvaguardia del patrimonio marino rivolta sia ai cittadini, ed in particolare ai più giovani, sia alle aziende per far comprendere l'impatto dei nostri atteggiamenti in modo tale che diventino tutti più consapevoli e responsabili. Un partner importante per questa fase potranno essere i Centri Provinciali di Istruzione degli Adulti che con le loro 45 sedi nell'area potranno avviare azioni di formazione sulle tematiche oggetto della proposta. Rivolgendosi alle aziende sarà importante organizzare conferenze, dimostrazioni che mostrino *best practices* e stimolino idee e soluzioni.
- **Fase 7.** Partecipazione a progetti di cooperazione internazionale, con riferimento anche alla proposta progettuale "Interventi di cooperazione internazionale", per avviare sperimentazioni circoscritte e testare tecnologie particolari.

Obiettivi Specifici

- Pulizia dei fondali marini anche a grandi profondità
- Sensibilizzazione della popolazione sul tema
- Monitoraggio dello stato di inquinamento delle aree marine della Città Metropolitana

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.1	*Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*
4.1.2.1	*Sviluppo di una logistica marittima sostenibile*
4.1.2.2	*Riduzione dell'inquinamento da attività industriale*
4.1.2.3	*Contrasto all'abbandono dei rifiuti*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Aree costiere della Città Metropolitana

Attori coinvolti

Città Metropolitana, Università di Cagliari (DISVA), Centri di Ricerca, Fab Lab, Camera di Commercio, Aziende specializzate, Centri Provinciali di Istruzione degli Adulti

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

061. *Prevenzione e gestione dei rischi naturali non connessi al clima (ad es. terremoti) e dei rischi collegati alle attività umane (ad es. incidenti tecnologici), comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi*

066. *Raccolta e trattamento delle acque reflue conformemente ai criteri di efficienza energetica1*

069. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: misure di prevenzione, minimizzazione, smistamento, riutilizzo e riciclaggio*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

179. *Informazione e comunicazione*

181. *Valutazione e studi, raccolta dati*

Progetto 74

Supporto nella partecipazione della Città Metropolitana di Cagliari ad attività di cooperazione internazionale

Premessa

L'impegno nelle relazioni internazionali e nella **cooperazione decentrata solidale, economica, politica, sociale e culturale tra Paesi, rappresenta uno degli obiettivi e al tempo stesso uno strumento per affrontare la sfida dello sviluppo umano mondiale, coerentemente con la programmazione comunitaria 2014-2020 e con i nuovi Obiettivi per lo sviluppo sostenibile 2015-2030**, lanciati a inizio 2015 dal Segretario generale delle Nazioni Unite.

Gli enti territoriali hanno modo di contribuire attivamente, anche attraverso le associazioni e le reti degli enti locali, allo sviluppo della pace, della solidarietà e del dialogo interculturale, sociale ed economico a livello internazionale, in particolare attraverso forme di cooperazione decentrata. Questa proposta progettuale quindi intende **rafforzare il confronto internazionale e la partecipazione della Città Metropolitana di Cagliari** in progetti di cooperazione e sviluppo in Paesi terzi, apprendendo best practices estere da adottare anche sul proprio territorio.
La Città Metropolitana non dovrebbe però limitarsi solo a progetti indirizzati al territorio metropolitano nel suo complesso, ma anche indirizzati **a singoli Comuni**, ai quali se non adeguatamente attrezzati o informati, potrà svolgere **un ruolo di supporto operativo**.

Caratteristiche della proposta

L'attività si concretizza in servizi volti a favorire l'informazione e la partecipazione alle iniziative di cooperazione decentrata e di pace attraverso l'attivazione di attività nell'ambito della Cooperazione Decentrata, che contribuiscano allo sviluppo socio-economico e al dialogo interculturale, sociale ed economico a livello internazionale. L'attività si concretizzerà in servizi volti a favorire l'informazione e la partecipazione alle iniziative di cooperazione decentrata attraverso:

- assistenza e sostegno ai progetti di cooperazione decentrata e/o territoriale;
- promozione di progetti volti a sostenere le popolazioni colpite da emergenze ambientali, sociali e sanitarie;
- iniziative di educazione e sensibilizzazione della comunità locale alla cultura di pace;
- partecipazione a iniziative della cooperazione italiana;
- adesione a reti e network nazionali europei e internazionali di promozione della cooperazione decentrata per trasferire nostre best practices verso paesi oggetto di finanziamenti per la cooperazione;
- organizzazione di eventi a rilevanza europea e/o internazionale sul territorio metropolitano.

Tali servizi potranno essere perseguiti attraverso l' attraverso i seguenti strumenti:

- progetti a gestione diretta;
- bandi per l'attribuzione di contributi economici straordinari a favore dei Comuni del suo territorio, per il sostegno di iniziative e progetti di cooperazione internazionale;
- accordi e protocolli d'intesa;
- contributi finanziari e materiali (medicinali, attrezzature varie);
- adesioni a reti di collettività locali a rilevanza internazionale.

Obiettivi Specifici

- Rafforzare interventi di cooperazione internazionale
- Acquisire best practices da replicare sul territorio metropolitano
- Rafforzare la conoscenza e la visibilità della Città Metropolitana di Cagliari

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

1.2.2.2 *Definizione di strumenti di coordinamento e pianificazione di livello intercomunale*

3.1.2.3 *Supporto all'integrazione delle minoranze*

5.2.3.2 *Sostegno alle forme di trasferimento tecnologico e di know-how*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Uffici della Città Metropolitana

Attori coinvolti

- Comuni
- Enti pubblici
- Centri di Ricerca
- UNICA
- Enti del Terzo settore
- Imprese

Ruolo della Città Metropolitana

La Città Metropolitana potrà essere sia il **soggetto attuatore** e capogruppo di progetti di cooperazione internazionale, sia svolgere il ruolo di **promotore e supporto** tecnico-operativo ai Comuni nell'ambito di progetti le cui ricadute siano più di carattere più localizzato.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

125. *Infrastrutture abitative destinate ai migranti, ai rifugiati e alle persone che fanno domanda di protezione internazionale o che godono di protezione internazionale*
126. *Infrastrutture abitative (diverse da quelle destinate ai migranti, ai rifugiati e alle persone che fanno domanda di protezione internazionale)*
127. *Altre infrastrutture sociali che contribuiscono all'inclusione sociale nella comunità*
142. *Misure volte a promuovere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro e a ridurre la segregazione di genere nel mercato del lavoro*
154. *Misure volte a migliorare l'accesso dei gruppi emarginati come i rom all'istruzione e all'occupazione e a promuoverne l'inclusione sociale*
155. *Sostegno alle organizzazioni della società civile che operano nelle comunità emarginate come i rom*
156. *Azioni specifiche per aumentare la partecipazione dei cittadini di paesi terzi all'occupazione*
157. *Misure volte all'integrazione sociale dei cittadini di paesi terzi*
171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*
173. *Potenziamento della capacità istituzionale delle autorità pubbliche e dei portatori di interessi di attuare progetti di cooperazione territoriale e iniziative in contesti transfrontalieri, transnazionali, marittimi e interregionali*

Progetto 75

Tavolo di coordinamento per la gestione dei rifiuti

Premessa

Dall'analisi del territorio condotta nelle fasi iniziali di elaborazione del Piano Strategico, il cui report è consultabile sul sito della Città Metropolitana, è emerso come **il comportamento della Città Metropolitana di Cagliari nella produzione dei rifiuti sia, nel complesso, abbastanza virtuoso**, evidenziando nel periodo 2009-2017 una tendenza alla diminuzione della produzione di rifiuti e ad un aumento della quota di differenziato.
Tuttavia la questione appare più critica nel momento in cui si affronta la questione della gestione dei rifiuti. Dai dati ISPRA risultano presenti nella Città Metropolitana di Cagliari solo tre impianti: un impianto di incenerimento a Capoterra e due di compostaggio (uno a Quartu S. Elena e uno a Capoterra). È interessante notare come l'impianto di incenerimento di rifiuti urbani di Capoterra (unico in Sardegna) presenti, nel periodo 2015-2017, una riduzione del quantitativo trattato di più del 50%, passando dal circa 150 tonnellate a 64 tonnellate all'anno. Per quanto attiene gli impianti di compostaggio, questi mostrano entrambi una riduzione dei rifiuti trattati, seppure tale riduzione risulta maggiore in quello di Capoterra. L'impianto di Quartu S. Elena è passato da un valore di 7436 t nel 2015 ad un valore di circa 7294 t nel 2017. L'impianto di Capoterra è passato invece da un valore di 41127 t nel 2015 ad un valore di circa 38495 t nel 2017.

Motivazioni della proposta

La Città Metropolitana soffre oggi di una forte **frammentazione nella gestione di rifiuti** ed è un tema che richiede un coordinamento più ampio del tema dei rifiuti stesso in termini di modalità (orari di ritiro, tipologie ammesse, etc.) nei diversi Comuni.

Questo comporta **forti difficoltà per gli utenti e per i turisti**, in particolare quando si utilizzano le seconde case. Inoltre le dinamiche non virtuose innescate dalla raccolta differenziate (abbandono dei rifiuti ai margini della strada, creazione di discariche abusive, ecc.) **richiedono azioni coordinate sul territorio che portino non solo a ridurre la quota di rifiuti in discarica ma ad alimentare, secondo un circolo virtuoso, il mercato (raccolta, riciclo, riuso) incrementando così i posti di lavoro**. Di fatti, l'Agenda Strategica ha incluso diversi obiettivi orientati alla promozione dell'economia circolare contribuendo così alla creazione di un modello economico sostenibile da diversi punti di vista. In questo quadro è importante fotografare la situazione della gestione dei rifiuti e dell'attuale capacità di considerarli un **anello intermedio del processo produttivo (diventando materia prima-seconda)** piuttosto che l'ultimo anello, in modo da trasformarli, da indice di inefficienza e insostenibilità, ad opportunità di sviluppo.

Caratteristiche della proposta

Per colmare queste lacune nella gestione del territorio, questa proposta progettuale è orientata a **istituire un tavolo di coordinamento inter-comunale ed inter-istituzionale diretto dalla Città Metropolitana di Cagliari.**

Un punto fondamentale della proposta è la **gestione dei rifiuti** non solo terrestri, ma anche di **quelli marini**. In sintesi, il tavolo di coordinamento avrà il compito di:

A. creare un data base dei rifiuti prodotti sul territorio come servizio gestito da questa struttura. La grande quantità di dati generata potrebbe essere salvata su una *blockchain* pubblica, dati che potrebbero essere analizzati da centri di ricerca per creare un sistema di indicatori di

performance del sistema, ivi compresa la differenza tra rifiuti locali o rifiuti prodotti altrove, e così contribuire attivamente al punto seguente;

B. monitorare e analizzare la situazione dei rifiuti, individuare le criticità, identificare soluzioni e attori chiave;

C. realizzare, ove possibile, indicazioni univoche a livello metropolitano sia per i residenti che per i turisti, in modo tale da orientarsi ad una gestione dei rifiuti di livello metropolitano e non più comunale;

D. promuovere la creazione di una rete permanente attori che agiscono nei diversi rami della filiera della gestione dei rifiuti, dalla raccolta, passando per lo smaltimento, ad operatori economici che si basano sul riuso, favorendo così la realizzazione di accordi tra operatori pubblici e privati. Di fatti occorre fornire una spinta costante alle attività di un tavolo del genere, e quindi il coinvolgimento diretto delle associazioni interessate all'ambiente ed esperte sul tema stimolerà costantemente il lavoro delle Istituzioni Pubbliche sedute al tavolo. In questo modo, inoltre, si creerà la massa critica necessaria a portare dei risultati concreti in termini di trattamento dei rifiuti, sversamenti, etc. si potrebbero anche creare nuove aziende innovative o nuovi prodotti e servizi in aziende esistenti, basati sul riuso di materiali riciclati sarebbe anche interessante un organo terzo che valuti i risultati prodotti dal tavolo.

Obiettivi Specifici

- Migliorare il coordinamento intercomunale in tema dei rifiuti
- Creare un sistema di gestione dei rifiuti univoco per il territorio metropolitano
- Migliorare l'esperienza dei residenti e dei turisti nel rispetto dell'ambiente

Obiettivi dell'Agenda

1.2.2.1 *Creazione di organismi di gestione integrata di livello intercomunale*

4.1.2.2 *Riduzione dell'inquinamento da attività industriale*

4.1.2.3 *Contrasto all'abbandono dei rifiuti*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Area metropolitana

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Comuni della Città Metropolitana
- Principali enti agenti sulla gestione dei rifiuti
- Imprese di materiali, logistica, economia circolare, *start up* innovative, enti di ricerca, ecc.

Ruolo della Città Metropolitana

Il principale tallone di Achille individuato nella gestione dei rifiuti è spesso il coinvolgimento dei Comuni, che hanno tempi e opinioni diverse, creando una situazione disomogenea. **Per questa ragione c'è bisogno di una focalizzazione forte della Città Metropolitana su questo tema strutturale che quindi va affrontato tramite una leadership forte**. Le soluzioni non possono essere trovate a livello di singolo comune, per esempio se le tecnologie da adottare non vengono ricomprese nei piani rifiuti dei Comuni, le stesse non possono essere adottate su grande scala.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Fondi Comunali e/o altri fondi finalizzati a finanziarie iniziative in tema di raccolta rifiuti.

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

067. *Gestione dei rifiuti domestici: misure di prevenzione, minimizzazione, smistamento, riutilizzo e riciclaggio*

068. *Gestione dei rifiuti domestici: trattamento dei rifiuti residui*

069. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: misure di prevenzione, minimizzazione, smistamento, riutilizzo e riciclaggio*

070. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: rifiuti residui e pericolosi*

080. *Altre misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore della conservazione e del ripristino delle aree naturali con un elevato potenziale di assorbimento e stoccaggio del carbonio, ad esempio mediante la riumidificazione delle zone umide, la cattura di gas di discarica*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa l'elaborazione di strategie territoriali*

173. *Potenziamento della capacità istituzionale delle autorità pubbliche e dei portatori di interessi di attuare progetti di cooperazione territoriale e iniziative in contesti transfrontalieri, transnazionali, marittimi e interregionali*

174. *Interreg: gestione dei valichi di frontiera, mobilità e gestione della migrazione*

Progetto 76

Azioni di boosting per il rilancio della molluschicoltura nella laguna di Santa Gilla

La sopravvivenza delle lagune costiere come gli stagni di Cagliari è strettamente dipendente dalla natura della **gestione** delle stesse *ad hoc* definita. Non si tratta di ambienti naturali da lasciare alle proprie dinamiche, anche perché l'intensità degli usi al contorno, o delle modificate condizioni, ad esempio l'apporto di acque dolci, richiede una continua azione regolatoria sul piano strutturale, funzionale, normativo, alla luce di regole condivise. La Laguna di Santa Gilla, posizionata all'estremità meridionale della pianura del Campidano, tra i comuni di Cagliari, Assemini ed Elmas, comunica con il mare con un'ampia bocca, di circa 150 metri, con una profondità media di circa 3 metri. Nella parte Nord vi si immettono diversi corsi d'acqua dolce, i più importanti dei quali sono il Flumini Mannu e il Cixerri cui si aggiungono il Rio Sa Nuxedda, Rio Giagu Meloni, Rio Sa Murta, Rio Is Molentis e Rio Sestu.

La **regimazione idraulica dovrebbe essere assicurata da un sistema di paratie** che consentirebbero di deviare le acque dolci in eccesso all'esterno della laguna. Tale sistema non ha mai funzionato, pertanto, con l'avvento delle frequenti "bombe d'acqua" come conseguenza dei cambiamenti climatici e degli eventi estremi, si verifica una dolcificazione della laguna con conseguente moria a tutti i livelli trofici, incluse quelle specie di interesse commerciale caratteristiche di questo ambiente. Inoltre, alcuni paesi circumlagunari non ancora collegati al Depuratore del Casic, per effetto delle abbondanti piogge, scaricano i reflui urbani in Laguna aumentando le sorgenti di impatto nella laguna. I conseguenti carichi microbiologici oltre i limiti di legge nei molluschi bivalvi e nelle acque determinano la chiusura della pesca da parte degli organi preposti determinando anche una percezione di cattiva immagine della laguna verso i cittadini della Città Metropolitana. Per contro, nel periodo estivo, la mancanza di apporti di acque dolci, assolutamente necessarie per innescare la produzione primaria in laguna, fa sì che la salinità cresca gradatamente fino a raggiungere valori molto elevati, superiori al 40‰, con punte anche del 50‰. L'alternanza sempre più frequente di questi fenomeni ha provocato un graduale impoverimento della laguna che evidenzia una bassissima resilienza, con conseguenti ripercussioni nell'economia stessa delle aziende ad essa collegata.

Con l'auspicio che la problematica così complessa venga affrontata in forma unitaria e multidisciplinare, la presente proposta è mirata invece ad **identificare delle azioni per mitigare gli effetti dei fenomeni sovraesposti** e consentire alla laguna di esprimere in alcune aree (in stagni perilagunari, recinti lagunari) le sue potenzialità per l'allevamenti estensivo di specie di pregio.

Caratteristiche della proposta

Gli obiettivi sono riassumibili in differenti micro-azioni per identificare stagni perilagunari, canali artificiali, e recinti lagunari in cui **rilanciare la produzione di molluschicoltura** nella laguna di Santa Gilla:

- Messa a punto di tecnologie per il recupero e allevamento del seme del mitile autoctono (M. galloprovincialis) per una produzione che copra tutto l'arco dell'anno;
- Creazione di uno schiuditoio per la produzione di seme autoctono della vongola verace (Tapes decussatus) con tecniche innovative, gestito dalle aziende in accordo con gli enti di ricerca regionali e universitari;
- Creazione di piani di gestione di "Orti razionali di semina" per l'introduzione del seme di vongola verace in aree di *nursery* ecologicamente idonee;
- Messa a punto di tecnologie innovative di allevamento e lavorazione dell'ostrica concava triploide (C. gigas);
- Messa a punto di tecniche per la produzione in policoltura (mitili + ostrica + specie ittiche);
- Incremento della produzione delle specie ittiche attraverso tecniche di acquacoltura negli stagni perilagunari o canali artificiali nella laguna di Santa Gilla con il recupero dei giovanili autoctoni (spigola, orata, cefalo).

A queste azioni, si devono complementariamente attivare **attività di eliminazione dei versamenti inquinanti da parte delle industrie** con attività di monitoraggio, anche attraverso l'osservatorio, e eventuale sanzionamento. In tal senso si dovrà introdurre una **sensoristica ambientale per il monitoraggio sistematico dei parametri mesologici** (fattori chimico-fisici), **dei livelli idrometrici, della produzione primaria** (clorofilla) **e delle specie ittich**e delle lagune della Città Metropolitana (incluso Laguna di Nora).

Obiettivi Specifici

- Oculata **gestione quali-quantitativa del regime idraulico della Laguna** con opere infrastrutturali e sensoristica
- Recupero delle popolazioni autoctone di vongola verace (R. decussatus) a Santa Gilla
- Applicazioni di biotecnologie innovative per il rilancio delle produzioni ittiche della laguna

Obiettivi dell'Agenda

4.1.3.3 *Salvaguardia delle aree umide*

5.1.1.2 *Sviluppo dell'acquacoltura-Itticoltura*

5.1.3.1 *Recupero delle attività di mitilicoltura e venericoltura*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Stagni di Cagliari (Santa Gilla, Capoterra, Molentargius, Laguna di Nora)

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Regione Sardegna
  Assessorato dell'Agricoltura e riforma agropastorale
- CRS4

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo di **coordinamento della Città Metropolitana** per mediare interessi dei vari comuni coinvolti

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

075. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle PMI*

Progetto 77

Creazione di strutture di servizio per la fruizione delle aree umide

Al fine di incentivare la fruizione nelle aree umide e la conoscenza del territorio da parte della cittadinanza, e dei turisti, il progetto propone la creazione di strutture di servizio per la fruizione delle aree umide come ad esempio la **creazione di un museo lagunare dedicato, servizi per le visite in canoa, punti di osservazione e percorsi didattici per la conoscenza dell'ecosistema lagunare**.

La creazione di alternative produttive legate al pescaturismo, alla creazione di centri di educazione ambientale, di *baby parking* e/o fattorie didattiche, creazione di esposizioni o piccoli musei lagunari (o delle zone umide), costruzione di piste ciclabili e percorsi ambientali lungo il perimetro lagunare, possono creare i presupposti per una **riqualificazione e bilanciamento dell'economia delle imprese operanti nei compendi ittici della Sardegna**, alla stregua di altre realtà nazionali. Inoltre, tali attività consentirebbero la stabilizzazione economica degli operatori o dei familiari che non riescono più a provvedere al fabbisogno giornaliero tramite le attività di pesca lagunare tradizionale. Tra i poli attrattivi degli Stagni di Cagliari, il recupero e riqualificazione della struttura denominata "Museo della laguna" presso la località Sa Illetta, unito alla fruizione della torre della "Quarta Regia", rappresenterebbe un punto di partenza per tale percorso economico-socioculturale ed ambientale.

Il Museo della Laguna presso il compendio ittico Santa Gilla è già stato presente per un breve periodo a partire dal 1998. Infatti, sorse grazie alla volontà e al contributo della Soprintendenza Archeologica di Cagliari, che per anni si è interessata a ricerche scientifiche sui depositi antichi di epoca punica e romana presenti nella laguna di Santa Gilla. Il Museo venne aperto nel 1998 in seguito ad una proficua collaborazione tra l'Associazione Amici di Sardegna, il Consorzio Ittico di Santa Gilla, L'Istituto Pertini di Cagliari e la *Cooperative Service Art*. L'esposizione proponeva una parte degli oggetti reperiti, anche nel corso di scavi in laguna. Si trattava soprattutto di oggetti in ceramica, contenitori e anfore ascrivibili a un periodo che va dal IV sec. a.C. al II-III sec. d.C. e destinati a trasporto e conservazione di vino, olio, carne e grano. A corredare e arricchire questo allestimento, furono predisposti dei pannelli didascalici che riguardano flora, fauna e tradizioni collegati al territorio lagunare e alle attività. Il tutto venne abbandonato per motivi ascrivibili all'inadeguata gestione e scarsa attenzione dell'amministrazione pubblica, che portò alla ri-acquisizione degli importanti reperti esposti da parte della Soprintendenza.

Riguardo la Torre della Quarta Regia (Loc. Sa Scafa), è stata oggetto di un progetto di restauro da parte della Conservatoria delle Coste ("Lavori di messa in sicurezza e restauro finalizzato al riuso della Torre della Quarta Regia, sita in località Sa Scafa, Comune di Cagliari").
L'iniziativa è stata svolta in collaborazione con il Comune di Cagliari e l'Autorità Portuale di Cagliari (terminata nel 2017 con l'inaugurazione della struttura). Il suddetto intervento si inserisce nelle opere di riqualificazione su un'area più vasta, che dovrebbero interessare il versante orientale con "l'area del parco della Quarta Regia", "la passeggiata sul Molo di Ponente" e, sul lato occidentale, la "chiesa di San'Efisio" con un finanziamento dell'Autorità Portuale. Allo stato attuale, le opere sul versante orientale, stanno subendo un rallentamento a causa della dubbia giurisdizione da parte dell'ente nei limiti demaniali dell'area.

Caratteristiche della proposta

Tra i possibili servizi che la proposta intende supportare, ci sono:

- Studio storiografico delle tappe più significative della vita insediativa della laguna (dall'età neolitica e del bronzo, all'epoca romana, fino al Medioevo etc);
- Recupero e ricostruzione della cartografia e delle trasformazioni paesaggistiche subite dal territorio circostante la laguna di Santa Gilla nel corso dei secoli;
- Catalogazione del patrimonio archeologico lagunare della laguna di Santa Gilla (c/o Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari);
- Creazione di un Museo della Laguna presso gli immobili preesistenti nella località Sa Illetta (c/o Consorzio Ittico Santa Gilla di proprietà della Regione Sardegna);
- Studio di un'esposizione di arti e mestieri della vita in laguna, la pesca e le specie lagunari (flora e fauna delle zone umide); Attrezzi della tradizione; piccolo acquario lagunare; ruolo ambientale delle zone umide;
- Creazione dell'area del "Parco della Quarta Regia", riqualificazione della Torre e costruzione di piste ciclopedonali.

Obiettivi Specifici

- Rilanciare l'economia delle imprese operanti nei compendi ittici della Sardegna
- Promuovere nuovi attrattori turistici per un'offerta differenziata e di tipo esperienziale

Obiettivi dell'Agenda

4.1.3.3 *Salvaguardia delle aree umide*

5.3.3.1 *Sromozione di percorsi di turismo eco-sostenibile*

5.3.3.3 *Promozione e sostegno degli eventi e delle manifestazioni*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

- Sa Illetta (Museo della Laguna)
- Molo di Ponente (Torre della Quarta Regia)

Attori coinvolti

- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Cagliari
- Autorità Portuale
- CACIP
- RAS Assessorato Agricoltura e Riforma agropastorale;
- Consorzio Ittico Santa Gilla

Ruolo della Città Metropolitana

Attivazione del Contratto di laguna "Santa Gilla" come cabina di regia per la gestione integrata della laguna

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

080. *Altre misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore della conservazione e del ripristino delle aree naturali con un elevato potenziale di assorbimento e stoccaggio del carbonio, ad esempio mediante la riumidificazione delle zone umide, la cattura di gas*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 78

Recupero e rifunzionalizzazione del complesso denominato “ex schiuditoio” presso la località Sa Illetta per la creazione di un *Agrifood Hub*

Questo progetto è orientato al recupero e rifunzionalizzazione del complesso denominato “ex schiuditoio” presso la località Sa Illetta. Si inserisce nella visione strategica per la **creazione di un *“competence center”* che favorisca il collegamento tra le imprese del comparto delle produzioni acquatiche** (produzione, trasformazione e distribuzione) e dell’*Agrifood* (filiera agroalimentare), l’Università di Cagliari e i centri di ricerca regionali con competenze in materia.

La *Vision* di questa proposta merita una premessa su più ampia scala con riferimento gli orientamenti dell’eurozona sulle sfide economiche del futuro, sempre più dipendenti dall’innovazione scientifico-tecnologica per affrontare un numero crescente di “Grandi sfide” nel pianeta: il riscaldamento globale, l’incremento demografico, il rifornimento di energia, gestione delle risorse idriche e dei rifiuti, la produzione di cibo e proteine animali (acquatiche e terrestri), la sicurezza alimentare.
I progressi in queste aree dipendono da forti capacità di innovazione che richiedono investimenti anche in luoghi di sviluppo delle conoscenze, di formazione e di competenze in linea con gli interessi del sistema produttivo internazionale, nazionale e locale.

Le infrastrutture di ricerca, pertanto, contribuiscono all’attuazione delle suddette strategie in quanto rappresentano ambienti o incubatoi educativi ed intellettuali dove cittadini, studenti di ogni ordine e grado, ricercatori e il sistema impresa “sviluppano scienza e conoscenza” a qualsiasi livello e dove attraggono un crocevia di stakeholders. Inoltre, consentono di svolgere ricerche finora non realizzabili a causa della mancanza di capacità locali ed interscambi con il mondo dell’industria e delle imprese. Il contesto regionale mostra una situazione della filiera agro-alimentare e delle produzioni acquatiche in cui lo scambio di informazioni presenta una struttura antiquata e richiede un’innovazione dell’organizzazione *internet-oriented*.

Il locale denominato **“ex-schiuditoio per molluschi bivalvi”, sito nel Compendio Ittico Santa Gilla**, è stato realizzato dalla Regione Sardegna, collaudato nel 1996 (incluse le infrastrutture ed equipaggiamento tecnologico per la produzione di seme di vongola), mai consegnato al concessionario, mai messo in funzione ed attualmente in completo stato di abbandono. La sua posizione nella laguna di Santa Gilla risulterebbe strategica per la creazione di un “competence center” che favorisca il collegamento tra le imprese del comparto delle produzioni acquatiche e dell’*Agrifood*, l’Università di Cagliari e i centri di ricerca regionali. La riconversione in un «*competence center*» rappresenterebbe un punto di riferimento per la riqualificazione e rilancio del settore e risulterebbe perfettamente integrato nella attività previste nel piano di riqualificazione della laguna di Santa Gilla, già in fase di attuazione da parte della Città Metropolitana.

Il concetto di base è quello di ***“open innovation”* in cui l’approccio alla ricerca prevede il coinvolgimento della comunità di utenti**, non solo come soggetti osservati, ma anche come fonte della creazione, non più solo al centro dell’innovazione, ma piuttosto veri e propri *“driver”* del cambiamento. In campo *Agrifood* (e.g. filiere agroalimentari acquatico e terrestri) questo si trasformerebbe in un sistema in grado di fornire un ambiente esperienziale fisico/didattico/comunicativo in cui gli utenti coinvolti vivono, in uno spazio creativo da cui nasce la progettazione sociale e prendono vita servizi e prodotti del futuro.

Inoltre, la creazione di una piattaforma, definibile *Agrifood HUB*, intenderebbe sfruttare le conoscenze nel campo della scienza e tecnologia degli alimenti, le conoscenze nel campo delle produzioni acquatiche, dell’acquacoltura innovativa (sistemi multitrofici, RAS, policoltura, produzione di microalghe ad elevato valore biochimico e nutraceutico), per fornire alle aziende

sarde il supporto nell'innovazione dei prodotti e dei sistemi, fondamentale per una crescita del comparto in termini di qualità e sicurezza dei prodotti e sostenibilità ambientale.

L'*Agrifood HUB* intenderebbe inserirsi in un ***gap* a livello regionale**, rappresentato dall'assenza di un centro catalizzatore delle reali necessità delle imprese, in grado di fare sperimentazione per e con le imprese in una dimensione industriale.

I contenuti culturali dell'*HUB* sono:

- Innovazione in acquacoltura - messa a punto di protocolli di riproduzione e allevamento di organismi marini; studio di sistemi RAS" (*Recirculating Aquaculture System*); sviluppo di sistemi "IMTA" (Acquacoltura Multitrofica Integrata); creazione di mesocosmi per test di diete naturali e artificiali, ecotossicologici e comportamentali (pesci, bivalvi, echinodermi); biotecnologie applicate alla molluschicoltura (mitili, vongola, ostrica); schiuditoio di echinodermi e altri invertebrati.
- Innovazione nelle tecnologie alimentari - Caratterizzazione qualitativo salutistiche degli alimenti anche in funzione dei processi industriali - studi di shelf life - tipizzazione degli alimenti - sicurezza alimentare - Innovazione nella filiera dei residui di lavorazione dell'industria agroalimentare.
- Conservazione, tutela, valorizzazione della flora autoctona sarda - Caratterizzazione, valorizzazione e recupero delle antiche cultivar autoctone della Sardegna - Elaborazione di protocolli di germinazione e moltiplicazione - Innovazione tecnico/scientifico per la valorizzazione della flora autoctona.
- *HUB Agrifood Training*, creazione di un Laboratorio didattico/sperimentale per la diffusione della conoscenza e coscienza nel campo delle produzioni acquatiche/in campo alimentare/ecologico/ambientale delle zone umide
- Riqualificazione e Valorizzazione dell'infrastruttura denominata "Ex-schiuditoio" in località Sa Illetta
- Creazione di un centro di competenza *"open source"* (composto da Università, Imprese, Enti di Ricerca, associazioni di categoria) come incubatoio di innovazione, sperimentazione e formazione nel settore agrifood, delle produzioni acquatiche e gestionali degli ambienti lagunari.

Obiettivi Specifici

- Riqualificazione e Valorizzazione dell'infrastruttura denominata "Ex-schiuditoio" in località Sa Illetta
- Creazione di un centro di competenza *"open source"* (composto da Università, Imprese, enti di ricerca, associazioni di categoria) come incubatoio di innovazione, sperimentazione e formazione nel settore agrifood, delle produzioni acquatiche e gestionali degli ambienti lagunari

Obiettivi dell'Agenda

4.1.3.3 *Salvaguardia delle aree umide*

5.1.1.2 *Sviluppo dell'acquacoltura-Itticoltura*

5.1.3 *Rafforzamento dell'attività produttiva delle aree umide*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Sa Illetta EX-Schiuditoio

Attori coinvolti

- Università degli Studi di Cagliari
- CACIP;
- RAS Assessorato Agricoltura e riforma agropastorale;
- AGRIS;
- Centro Servizi Promozionali per le Imprese della Camera di Commercio di Cagliari;
- CRS4

Ruolo della Città Metropolitana

Mediazione per la risoluzione del contezioso tra CACIP (proprietaria dei terreni) e Regione Sardegna (realizzatrice degli immobili) sui terreni del CACIP

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

025. *Incubazione, sostegno a spin off, spin out e startup*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

080. *Altre misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore della conservazione e del ripristino delle aree naturali con un elevato potenziale di assorbimento e stoccaggio del carbonio, ad esempio mediante la riumidificazione delle zone umide, la cattura di gas*

165. *Sostegno all'economia sociale e alle imprese sociali e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 79

Attivazione di una Zona Franca Doganale

Premessa

La Zona Franca Doganale di Cagliari è stata istituita con il D. Lgs. 10/03/1998 n. 75, ai sensi dell'art. 12 dello Statuto speciale per la regione Sardegna: lo stesso D.Lgs rimanda a successivi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri la definizione della delimitazione territoriale ed ulteriori disposizioni sulla sua operatività.

In data 20 marzo 2000 è stata costituita la Società Cagliari Free Zone s.c.p.a. tra l'Autorità Portuale di Cagliari e il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Cagliari (al quale nel frattempo è subentrato il Consorzio industriale provinciale di Cagliari ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 10/2008), con lo scopo di individuare il soggetto che si sarebbe occupato della gestione della futura zona franca di Cagliari.

Il 27 febbraio 2001 con la deliberazione n. 8/40 la Giunta regionale ha approvato lo schema del testo finale delle "Disposizioni per l'operatività della zona franca doganale di Cagliari", dando il via libera ad un successivo DPCM per la piena operatività.
In data 07/06/2001 è stato pubblicato il conseguente D.P.C.M. (pubblicato nella G.U. n. 176 del 31/07/2001) che, in sintesi:

- all'art. 2 individua la "Zona Franca di Cagliari, società consortile p.a." (marchio d'impresa "Cagliari Free Zone") quale soggetto gestore della zona franca di Cagliari.
- all'art. 4 il soggetto gestore "si impegna a provvedere alla materiale delimitazione territoriale dell'area sulla quale insiste la zona franca" ed in particolare:
  - alla costruzione della recinzione della zona franca;
  - all'individuazione dei varchi di ingresso ed uscita;
  - all'esecuzione delle opere richieste dalla Amministrazione Doganale per il sicuro esercizio della vigilanza ed alla predisposizione di idonea segnaletica;
  - alla fornitura gratuita dei locali necessari per le esigenze degli uffici doganali e per il personale di vigilanza; nonchè alla ordinaria manutenzione, illuminazione e climatizzazione dei locali stessi;
  - alla messa a disposizione dell'Amministrazione Doganale di tutti i supporti tecnici, informatici e operativi necessari per lo svolgimento dell'attività di controllo del perimetro della zona franca, nonchè dei varchi d'ingresso e di uscita.
- all'art. 7 provvede a predisporre un piano operativo della zona franca che "garantisca i servizi comuni e la collocazione logistica degli spazi da adibire a servizi generali".

In data 13 febbraio 2015 (prot. n. 13/2015) la Cagliari Free Zone ha trasmesso alla regione Sardegna la bozza del Piano Operativo della Zona Franca, approvato poi dalla Giunta Regionale con delibera n. 33/18 in data 30 giugno 2015.

Nel luglio del 2020 sono stati completati i lavori di urbanizzazione primaria (acque bianche, nere, illuminazione, rete idrica, a breve anche la banda ultralarga) finalizzati a mettere a disposizione i primi lotti dei soggetti che ne faranno richiesta.

Caratteristiche della proposta

L'obiettivo principale è quello di richiamare aziende ed attività industriali e manifatturiere di trasformazione di beni e prodotti che operano su mercati esteri extra UE e che si approvvigionano dagli stessi.

Infatti, le aziende produttive e manifatturiere che vi si insedieranno potranno svolgere differenti attività, quali quelle più specificatamente industriali, i servizi di trasformazione di semilavorati o di assemblaggio parti finite, usufruendo fiscalmente dell'esenzione totale doganale da tutte le imposte.

In sostanza l'attività riguarderà il **transito e gli scambi di beni estero-su-estero: le imprese potranno importare materie prime e semilavorati o parti finite da mercati di approvvigionamento extra UE, trasformarli in altri semilavorati o assemblarle in prodotti e manufatti finiti all'interno della zona Franca doganale ed inviarli presso i mercati esteri extra UE senza pagare nessun tipo di imposta di tipo doganale.**

Obiettivi Specifici

- Favorire l'insediamento di nuove aziende e *start up*
- Potenziare il ruolo di Porto Canale a livello internazionale

Obiettivi dell'Agenda

5.2.1.1 *Sviluppo della cantieristica nautica*

5.2.1.2 *Riavvio del traffico container*

5.2.1.4 *Rilancio delle zone economiche speciali*

5.3.1.3 *Supporto all'insediamento e avvio di startup e aziende innovative*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

La Zona Franca Doganale è stata individuata all'interno del cosiddetto "Porto Canale di Cagliari" nel versante di levante, il cui accesso è garantito attualmente dal varco principale posto lungo la SS 195, servito da uno svincolo a livelli sfalsati, che garantisce tutte le manovre di accesso al sito in sicurezza e privo di punti di conflitto.

All'interno dell'area individuata (retrostante rispetto al terminal contenitori di transhipment), il Piano Operativo ha individuato una vasta area di circa 36 ettari (recitanti, come da richiesta di DPCM) da destinare alla Zona Franca Doganale: all'interno di questa, sono stati individuati immediatamente operativi circa 6 ettari per i quali sono stati garantiti i servizi di urbanizzazione primaria descritti necessari per un immediato insediamento delle imprese.

Attori coinvolti

- Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna
- CACIP Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari
- Regione Autonoma della Sardegna
- Cagliari Free Zone

Ruolo della Città Metropolitana

Creare le condizioni per richiamare e favorire l'insediamento di aziende ed attività industriali e manifatturiere di trasformazione di beni e prodotti che operano su mercati esteri extra Unione europea

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

021. *Sviluppo dell'attività delle PMI e internazionalizzazione, compresi gli investimenti produttivi*

022. *Sostegno alle grandi imprese mediante strumenti finanziari, compresi gli investimenti produttivi*

026. *Sostegno ai poli di innovazione, anche tra imprese, organismi di ricerca e autorità pubbliche e reti di imprese a beneficio principalmente delle PMI*

110. *Porti marittimi (TEN-T)*

111. *Porti marittimi (TEN-T), esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

112. *Altri porti marittimi*

113. *Altri porti marittimi, esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*

115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*

117. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*

174. *Interreg: gestione dei valichi di frontiera, mobilità e gestione della migrazione*

Progetto 80

EcoNavires - Rilancio della cantieristica attraverso il disarmo sostenibile delle imbarcazioni da diporto

Premessa

La società dei consumi ha determinato un aumento esponenziale di rifiuti, spesso smaltiti in modo non controllato se non illegale, determinando crescenti impatti sull'ambiente naturale e la salute umana, conducendo verso pericolose situazioni irreversibili. Politiche internazionali e nazionali indicano che le strategie comuni da adottare devono porsi all'interno di disegni integrati di sviluppo sostenibile basati sulla riduzione dello sfruttamento di risorse, del consumo di energia e della produzione di rifiuti. La Comunità Europea ha progressivamente preso consapevolezza della gravità della problematica spingendo verso forme di cooperazione transfrontaliera fra i paesi ed individuando sfide e obiettivi da raggiungere per uno sviluppo sostenibile comune.

In questa prospettiva sarà importante reperire i dati sul numero/quantità di imbarcazioni dismesse (abbandonate), per avere un quadro del mercato potenziale. Il mercato potrà però essere a livello del Mediterraneo non solo regionale.

Obiettivo del progetto è definire **un disegno integrato economico-gestionale per un disarmo ecosostenibile delle imbarcazioni da diporto**. Il progetto mira ad un maggior livello di eco-efficienza nelle varie fasi di recupero dei materiali di risulta, con l'obiettivo di ridurre i rifiuti e allo stesso tempo trasformarli in risorse considerando il ciclo di vita delle imbarcazioni, la particolare natura dei materiali impiegati nonché l'uso delle tecnologie disponibili.

Caratteristiche della proposta

Il progetto prevede la **creazione di una rete di cantieri certificati e autorizzati (PMI) al recupero materiali**, rete che sarà prevalentemente costituita da imprese e strutture già esistenti che potranno sfruttare attrezzature, professionalità e competenze comuni. Tale congiunta attività coprirà una parte dei costi attraverso gli utili derivanti dalla vendita sia dei componenti pronti per il riuso *"as is"* sia dei materiali costituenti materia prima per il successivo riciclo.
La parte gestionale del progetto implica la **definizione di una logistica ben definita ed ottimizzata in ambiente di cantiere**, al fine di ridurre i costi complessivi di lavorazione attraverso una puntuale definizione del percorso dell'intero processo di disarmo. Definendo infatti in modo puntuale l'ordine delle micro-attività, sarà possibile favorire la contrazione delle tempistiche attraverso l'ottimizzazione del processo. In particolare, alcune fasi dei processi di disarmo dovranno diventare di routine, e determinare in questo modo una sempre maggiore contrazione dei tempi di esecuzione a fronte di una crescente precisione di ogni singolo intervento. In questo modo si riuscirà anche a sfruttare al massimo le componenti prontamente riutilizzabili, cioè tutte le parti che non necessitano di alcuna ulteriore lavorazione per essere immediatamente rimontate su una imbarcazione gemella oppure, anche in considerazione del fatto che molte parti accessorie vengono prodotte da aziende che rivendono a cantieri diversi, medesime parti di ricambio potranno essere rimontate anche su imbarcazioni diverse.
Al fine di una efficiente ricollocazione degli elementi riutilizzabili *"as is"* verrà creato un canale di vendita di materiali usati seguendo l'esempio di analoghi modelli di business nel mercato automobilistico, che grazie ad un database comune e costantemente aggiornato ne permettano appunto il riutilizzo. In questo quadro si prevede di realizzare una piattaforma digitale di second hand dove i cantieri possono "mettere in vetrina" i vari prodotti con i relativi prezzi facilitando l'incontro tra domanda e offerta sulla falsa riga del modello di amazon (i cantieri inviano il prodotto con un *packaging* unico).
Gli utili derivanti da tali attività potranno contribuire a coprire parte dei costi di cantiere. Anche sul fronte del recupero degli elementi destinati ad essere ridotti e successivamente riutilizzati come materie prime un corretto disegno di processo potrà portare a dei risultati molto interessanti.

Verrà approfondita la determinazione della media della composizione destrutturata delle unità da diporto, rappresentata per tipologia di materiale ed espressa in valori percentuali e/o in peso. Su questo tema verranno eseguiti ulteriori studi tecnici che dipendono dall'acquisizione di specifici dati di base. Un'altra attività altrettanto importante ai fini della salvaguardia del territorio e al conseguente controllo sull'impatto ambientale consisterà nella ricerca di metodi efficaci di smaltimento dei materiali non altrimenti riutilizzabili, attraverso l'appoggio di consorzi esistenti in grado di trattare efficacemente tali prodotti di risulta. Il trattamento dei materiali di risulta, facilmente gestibile soprattutto da PMI, sarà finalizzato a coprire parte dei costi delle stesse attività di disarmo, a creare valore aggiunto e nuovi posti di lavoro in momento di crisi economica così grave e persistente.

Il progetto si presta ad una estensione a varie tipologie di imbarcazioni. Il progetto si ricollegherà ai risultati del progetto di UCINA sul recupero e riuso delle imbarcazioni da diporto fatto circa 10 anni fa.

Obiettivo generale del progetto è quindi di creare una rete tra i cantieri e i porti, le cui banchine dovranno essere adeguatamente attrezzate (vedi rete dei porti). A tal fine un ruolo importante sarà svolto dall'autorità portuale relativamente al coinvolgimento dei concessionari dei porti per rafforzare la relazione tra porti e cantieri.

Fasi progettuali

Fase 1. Ricognizione del mercato potenziale (dati) e dell'offerta (i vari cantieri) in base alle caratteristiche unendoli in rete. Il cliente deve parlare con un unico soggetto (Città Metropolitana/Camera di Commercio) che distribuisce poi il lavoro.

Fase 2. Creazione piattaforma web.

Fase 3. Ingegnerizzazione del processo di dismissione.

Fase 4. Formazione del personale dei vari cantieri.

Fase 5. Relazione con il mondo della ricerca per la trasformazione in materia prima seconda e con le imprese per l'utilizzo delle materie prime-seconde.

Fase 6. Valutazione e monitoraggio impatti.

Fase 7. Comunicazione dei risultati verso l'esterno.

Obiettivi Specifici

- Recupero di parti e materiali riutilizzabili
- Riduzione di danni all'ambiente naturale e alla salute umana attraverso la diminuzione delle quantità complessive di rifiuti da destinare a discarica o dei relitti affondati in mare
- Attivazione di un mercato attraverso la produzione e la valorizzazione delle materie prime-seconde
- Rilancio della cantieristica navale
- Creazione di un rete di impresa
- Innovazione nelle tecniche di riciclo

Obiettivi dell'Agenda

5.2.1.1 *Sviluppo della cantieristica nautica*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Comuni costieri della Città Metropolitana per la cantieristica.
Comuni interni per le fasi di riciclo dei materiali

Attori coinvolti

UNICA, Capitaneria di Porto, cantieri, autorità portuale, CRS4, centro servizi per le imprese della Città Metropolitana di Cagliari, RAS

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo della Città Metropolitana

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

030. *Processi di ricerca e innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, incentrati sull'economia circolare*

069. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: misure di prevenzione, minimizzazione, smistamento, riutilizzo e riciclaggio*

070. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: rifiuti residui e pericolosi*

071. *Promozione dell'impiego di materiali riciclati come materie prime*

072. *Impiego di materiali riciclati come materie prime conformemente ai criteri di efficienza2*

075. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle PMI*

076. *Sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle grandi imprese*

110. *Porti marittimi (TEN-T)*

111. *Porti marittimi (TEN-T), esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

112. *Altri porti marittimi*

113. *Altri porti marittimi, esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*

115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*

117. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

Progetto 81

Sviluppo del distretto della nautica nell'Avamporto Est di Porto Canale

Nell'area dell'avamporto Est del Porto Canale di Cagliari, il Piano Regolare Portuale ha indicato il sito dove poter realizzare un distretto organico ed integrato della nautica da diporto.
In particolare tale distretto ha lo scopo di richiamare aziende ed imprese che operino all'interno dell'intera filiera nautica, con lo sviluppo di attività quali cantieristica leggera e pesante, manutenzione, motoristica, veleria, refitting, elettronica e componentistica, ecc.
Il distretto potrà essere completato anche con la realizzazione di numerosi servizi accessori quali strutture ricettive per equipaggi (foresteria), spazi da destinare alla formazione dei lavoratori ed alla commercializzazione dei prodotti legati alla filiera della nautica.
Attualmente è stato realizzato un primo lotto di opere ed a giugno 2020 è stato avviato il bando per il secondo lotto dei lavori.
Sono al lavoro che renderanno funzionali le opere già realizzate con il primo lotto, nel quale è stata prevista una suddivisione delle aree in 15 lotti e la realizzazione della viabilità di accesso.

Nello specifico tale secondo lotto individua sei interventi:

- l'ampliamento dell'attuale linea di costa di 50 metri;
- la realizzazione di una banchina di riva di 120 metri;
- la predisposizione di scali di alaggio e varo per i travel lift ;
- la realizzazione di un canale interno all'avamporto, lungo 270 metri, che consentirà a tutti i lotti un affaccio diretto sul mare;
- il dragaggio dello specchio acqueo di fronte all'avamporto, per una larghezza di 100 metri;
- la creazione di un molo di sopraflutto a protezione del bacino e l'apertura di un varco di 80 metri nella diga foranea di levante che consentirà l'accesso separato alle imbarcazioni dirette al distretto dal traffico rispetto al transito delle navi portacontainer dirette al terminal contenitori.

Obiettivi Specifici

Per il distretto della Nautica l'obiettivo è quello di richiamare soggetti quali:

- Gestori di distretti della nautica;
- Aziende di cantieristica per nautica da diporto;
- Aziende di refitting e di servizi per la nautica da diporto.

Al fine di avviare nell'area di Cagliari un *hub* internazionale di riferimento per l'intero Mediterraneo occidentale sulla nautica di diporto e su tutte le attività industriali e commerciali ad essa connesse.

Obiettivi dell'Agenda

5.2.1.1 *Sviluppo della cantieristica nautica*

5.2.1.3 *Messa a sistema dei porti*

5.3.3.3 *Supporto all'insediamento e avvio di startup e aziende innovative*

Sustainable Development Goals





Localizzazione

Il distretto, di circa 23 ettari, è localizzato nell'avamporto EST del Porto Canale di Cagliari. Esso è accessibile dalla SS 195 attraverso due accessi:

- l'accesso al villaggio pescatori di Giorgino, che consente un collegamento diretto alle aree del distretto;
- l'accesso al porto canale di Cagliari, che consente un collegamento con le aree dell'avamporto attraverso una delle strade perimetrali all'area portuale.

Attori coinvolti

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Ruolo della Città Metropolitana

Ruolo della Città Metropolitana

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

026. *Sostegno ai poli di innovazione, anche tra imprese, organismi di ricerca e autorità pubbliche e reti di imprese a beneficio principalmente delle PMI*

110. *Porti marittimi (TEN-T)*

111. *Porti marittimi (TEN-T), esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

112. *Altri porti marittimi*

113. *Altri porti marittimi, esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*

115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*

117. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

Progetto 82

Servizi a supporto del traffico merci e passeggeri nell'Avamporto Ovest di Porto Canale

Il Piano Regolatore Portuale ha individuato nella sottozona H4 del Porto Canale di Cagliari (avamporto OVEST) la localizzazione del nuovo terminal RoRo.

L'individuazione del Terminal RoRo nell'area del Porto Canale si concretizza con la realizzazione del Piano Regolatore Portuale del 2010, a seguito dell'indicazione di far convergere l'intero traffico dei rotabili merci in un nuovo scalo all'interno del Porto Industriale, in modo che quest'ultimo potesse diventare un porto totalmente e completamente dedicato al traffico merci (inizialmente, infatti, si parlava di terminal RoRo "tutto merci"): successivamente, l'indicazione ha riguardato anche il trasporto passeggeri, anche perché lo scalo di Cagliari è prevalentemente interessato da navi RoPax, per cui lo spostamento dei natanti RoRo nel nuovo scalo avrebbe senso se fatto coinvolgendo anche il traffico passeggeri di cabotaggio.

Nella prima stesura del Piano approvata nel 2010, la localizzazione del terminal venne individuata nell'avamporto Ovest del Porto Canale, definendo una forma del terminal differente da quella che invece poi è diventata definitiva.

In sintesi, il nuovo terminal sarà caratterizzato da:

- N. 6 approdi, espandibili fino ad 8;
- N. 1 bacino di carenaggio riservato;
- Una lunghezza complessiva di banchine pari a circa 2.300 m;
- Una superficie complessiva di nuovi piazzali a mare, pari a circa 241.000 m^2;
- Un'ipotesi di estensione di piazzali a terra (come da Piano Regolatore Portuale) pari a circa 88.000 m^2.

Obiettivi Specifici

Gli obiettivi alla base della scelta di localizzare nell'avamporto Ovest del Porto Canale di Cagliari son così sinteticamente definiti:

- Risolvere le problematiche che si riscontrano oggi nel Porto Commerciale in relazione agli attracchi delle navi RoRo, nel quale si rinvengono carenze operative della banchina, dei piazzali e dei collegamenti viari.
- Liberare le aree del porto Commerciale per destinarle tutte al traffico crocieristico, al traffico da diporto ed ad attività maggiormente integrate e sinergiche con la sua collocazione urbana.
- Realizzare un polo funzionale per accogliere il traffico Roro tutto merci e Ro-Pax, con ampie aree e spazi retrostanti, funzionali ad attività di tipo logistico ed integrato.

Obiettivi dell'Agenda

5.2.1.1 *Sviluppo della cantieristica nautica*

5.2.1.2 *Riavvio del traffico container*

5.2.1.3 *Messa a sistema dei porti*

5.3.3.3 *Supporto all'insediamento e avvio di startup e aziende innovative*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Il nuovo terminal Roro è previsto che sia realizzato nell'avamporto Ovest del Porto Canale di Cagliari. Esso è accessibile dalla SS 195 attraverso due accessi:

- L'accesso dalla strada consortile Contivecchi, che consente l'accesso al terminal Rinfuse e che, mediante una viabilità interna (ancora da realizzare) consentirebbe di accedere al terminal RoRo;
- L'accesso all'incrocio (attualmente a raso) nel versante Ovest della spiaggia di Giorgino (in corrispondenza del cambio di sezione della SS 195 da 2 a 4 corsie)

Attori coinvolti

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

021.	*Sviluppo dell'attività delle PMI e internazionalizzazione, compresi gli investimenti produttivi*
174.	*Interreg: gestione dei valichi di frontiera, mobilità e gestione della migrazione*

Progetto 83

Creazione di una rete delle marine (porti turistici)

L'accessibilità è considerata un fattore trainante dello sviluppo territoriale, così come un indicatore di performance chiave delle politiche di coesione. Gli indicatori di accessibilità, in particolare, descrivono quanto bene i sistemi di trasporto collegano le diverse parti del territorio e forniscono opportunità di interazione. Gli indicatori attualmente disponibili vanno dall'accessibilità del luogo all'efficienza della rete, all'accessibilità potenziale e all'accessibilità quotidiana.
Se definiamo l'accessibilità come la capacità di una località di fornire accesso ad altre località, si evidenzia l'impatto (positivo) che essa ha sull'attrattività di un luogo. In questo quadro le principali modalità di trasporto tradizionalmente prese in considerazione sono il trasporto via gomma (autostrade), via ferro (ferrovie) e via aria e, di conseguenza in termini di infrastrutture puntuali i caselli autostradali, gli aeroporti e le stazioni ferroviarie. Raramente i porti, ma non le marine.
Fino ad ora, le marine sono considerate come una struttura vocata alle sole attività correlate al turismo nautico relegandole ad un ruolo di stazioni di servizio per l'approvvigionamento di acqua ed elettricità e punti sicuri per l'ormeggio delle barche.

Tuttavia le marine sono protagoniste indiscussi di un processo di sviluppo ed evoluzione che li sta portando da semplici porti a centri multifunzionali.
Le marine sono infatti i tipi di porto più complessi e di più alta qualità per il turismo nautico.
Essi facilitano molte attività di turismo nautico e forniscono anche attività nautiche aggiuntive e di svago accessorie e possono essere attrazioni turistiche a sé stante. Creano anche la domanda per la nautica e altri prodotti e servizi turistici e facilitano i collegamenti tra il turismo nautico e quello costiero, che negli ultimi anni sono molto dinamici in particolare per l'economia europea.
Di fatto hanno il potenziale per agire come centri economici per lo sviluppo regionale divenendo *gateway* intelligenti in grado di spingere in modo sostenibile l'economia locale e regionale spostando i flussi turistici dalla costa alle aree interne.

Un riferimento importante in questo senso è il progetto *Odyssea* (**www.odyssea.eu**) da cui si partirà per impostare il sistema di valorizzazione delle aree e delle risorse dell'entroterra connesso con i vari porti turistici.

Nell'area della città metropolitana di Cagliari ci sono otto porti turistici caratterizzati da diverse attrezzature e servizi. È da notare che tre di essi (Marina del Sole, Marina di Bonaria, Marina di Sant'Elmo), sono molto vicini (solo pochi metri di distanza), quattro di essi (Marina del Sole, Marina di Bonaria, Marina di Sant'Elmo e Portus Karalis) sono all'interno dello stesso porto (porto di Cagliari) e cinque di essi (Portus Karalis, Marina del Sole, Marina di Sant'Elmo, Marina di Bonaria, Marina Piccola) sono nello stesso comune (Cagliari).
La proposta, che si muoverà in coerenza con il Piano regionale della rete della portualità turistica di recente approvazione, non prevede un insieme di misure volte a trasformare ogni porto della città metropolitana in un gateway quanto piuttosto di ripensare il sistema secondo una logica di cluster e reti, definendo quindi per ogni porto il cluster di appartenenza e le reti di relazione con gli altri.
Grazie ad un approccio a rete (non più a nodo), gruppi di porti simili per ubicazione/contesto, e funzione, come Marina di Bonaria, Marina del sole e Marina di S. Elmo, potrebbero costituire un unico sistema basato sulla programmazione e gestione integrata, anche con riferimento all'offerta di servizi interni ed esterni tra cui manutenzione e vendita di pezzi di ricambio.
Sarà quindi importante mappare e comunicare adeguatamente i servizi (cantieristica e negozi di settore) esistenti sul territorio, anche attraverso la visualizzazione dei percorsi per raggiungerli con i diversi mezzi di trasporto a partire dai porti (usando banalmente google map piuttosto che moovit). D'altra parte, questo approccio faciliterebbe il passaggio di alcune delle infrastrutture esistenti al livello di "supporter" dei principali *gateway*.

Attualmente in Sardegna esiste una rete dei porti, che però è solamente un elenco non integrato dei singoli porti (ad esempio non c'è un sistema unico per prenotare il posto barca).

In questo quadro sarà importante realizzare una piattaforma virtuale che da un lato funga da punto di accesso integrato per l'accesso alle informazioni sulle varie marine e da punto di prenotazione integrato degli ormeggi, e dall'altro sia anche vetrina e snodo informativo per i prodotti turistici della città metropolitana accessibili dalle singole marine.

La piattaforma virtuale servirà inoltre ad affrontare i problemi creati dalla natura frammentata del settore, fornendo un forum per la condivisione delle informazioni, la collaborazione e il partenariato. Allo stesso tempo, sostenere la diversificazione dei prodotti turistici permetterà di soddisfare una crescente area di domanda dei consumatori, migliorando la posizione competitiva del settore.

Per rafforzare il legame tra i porti turistici e il contesto territoriale di riferimento, elemento centrale sarà lo **sviluppo di nodi di scambio intermodale che appoggiandosi sul servizio di trasporto pubblico e su forme di mobilità alternativa**, consentano la connessione sostenibile tra i diversi attrattori e la promozione dell'identità locale. Chi arriva in uno dei porti della città metropolitana potrà così immergersi subito nella cultura locale scoprendo le vere specificità, a volte nascoste, del luogo, favorendo così anche la destagionalizzazione dei flussi turistici.

Fasi della proposta

Fase 1. Analisi dei porti turistici al fine di una categorizzazione in termini di potenzialità rispetto al ruolo di *Gateway* territoriali.

Fase 2. Definizione delle attrezzature e servizi da installare in ciascun porto turistico in funzione del *cluster* di riferimento.

Fase 3. Mappatura delle informazioni sul contesto di riferimento di ciascun porto.

Fase 4. Sviluppo della piattaforma integrata dove far convergere le informazioni sui porti, sulla disponibilità degli ormeggi e sul contesto.

Fase 5. adeguamento infrastrutturale dei porti turistici con installazione di punti informativi, servizi per il diportista, nodi di scambio intermodale

Obiettivi Specifici

- Networking tra i porti turistici
- Marketing territoriale
- Rafforzare il legame tra aree costiere e aree interne

Obiettivi dell'Agenda

2.1.1.4 *Sostegno all'intermodalità*

4.1.2.1 *Sviluppo di una logistica marittima sostenibile*

5.2.1.3 *Messa a sistema dei porti*

Sustainable Development Goals



Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento

Localizzazione

Porti turistici della Città Metropolitana

Attori coinvolti

Gestori dei porti turistici, comuni in cui ricadono i porti e gli attrattori con cui si connettono, RAS

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

021. *Sviluppo dell'attività delle PMI e internazionalizzazione, compresi gli investimenti produttivi*
110. *Porti marittimi (TEN-T)*
111. *Porti marittimi (TEN-T), esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*
112. *Altri porti marittimi*
113. *Altri porti marittimi, esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*
114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*
115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*
116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*
117. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*
171. *Rafforzamento della cooperazione con i partner sia all'interno sia al di fuori dello Stato membro*
174. *Interreg: gestione dei valichi di frontiera, mobilità e gestione della migrazione*

Progetto 84

Bonifica dei porti

Premessa

Gli sversamenti operativi causano il 25% dell'inquinamento marittimo totale.
Si tratta di una problematica ambientale invisibile e mediaticamente assente sebbene sia ben 3 volte superiore all'inquinamento (8%) causato dagli sversamenti da incidenti di navi, petroliere, piattaforme (tipologia di inquinamento invece molto presente nei media).
È da considerare poi come i prodotti presenti sul mercato per la bonifica dei porti siano essenzialmente costituiti da disperdenti solventi artificiali, composti enzimatici per biodegradare e assorbitori. Questi ultimi sono al 95% di origine petrolchimica a base di poliestere e polipropilene. I pochi prodotti di fonti rinnovabili presenti come ad esempio quelli a base di sughero pur essendo buoni assorbitori, non sono resilienti, non possono essere riutilizzati e neppure svolgono la funzione di biodegradazione. Si tratta quindi di prodotti usa e getta.
Questa proposta progettuale intende quindi dare seguito, valorizzare e ampliare le buone pratiche per la gestione di rifiuti e reflui emerse sul territorio, in particolare l'utilizzo dei *Seabin* da parte di alcune Marine per la raccolta automatica dei rifiuti e delle plastiche galleggianti (**www.convalideindustriali.it/2020/07/27/dispositivi-galleggianti-innovativi-per-la-raccolta-di-plastica-in-mare**), i prodotti **Geolana Salvamare** realizzati dal gruppo Edizero e il **progetto GRRinPORT**: un progetto di durata di 36 mesi in fase conclusiva con l'obiettivo **migliorare la qualità delle acque marine nei porti** limitando l'impatto dell'attività portuale e del traffico marittimo sull'ambiente.

I Geolana Salvamare sono i primi prodotti al mondo ideati e realizzati per la prevenzione giornaliera dei microsversamenti quotidiani, non visibili, in ambiente acquatico, causati dalle attività quotidiane operative di trasporto, turismo, pesca. Sono i primi oleo-assorbitori al mondo a svolgere la duplice funzione di catturare-assorbire e biodegradare (senza alcun additivo aggiunto) gli idrocarburi petrolchimici e altri inquinanti come composti azotati e tensioattivi svolgendo un'azione costante nel tempo. Sono specifici per la gestione sostenibile di porticcioli, porti, porticcioli turistici con annesse zone di balneazione, aree di bunkeraggio, zone di pesca e di acquacoltura, mitilicoltura, cantieri nautici e di rimessaggio, siti di lavorazione e trattamento di acque di reflui di lavorazione.

Lo scopo di GRRinPORT è stato quello di ottenere il **riposizionamento delle strutture portuali in un contesto eco-sostenibile ed eco-innovativo** con un approccio di cooperazione transfrontaliera, basato su alcuni elementi di innovatività. Infatti, il principale effetto negativo dell'attuale sistema di gestione dei rifiuti/reflui in ambito portuale, ovvero l'inquinamento delle acque, deriva soprattutto dalla scarsa informazione e sensibilizzazione dei fruitori del porto, da carenza/assenza delle infrastrutture di conferimento nei porti, ma anche dalla necessità da parte dei fruitori di doversi adattare a regole/procedure diverse in ogni porto/paese.

Il progetto, localizzato anche nel Porto di Cagliari, ha realizzato:

1. **Piani d'azione** per la gestione sostenibile di rifiuti, reflui e sedimenti, indirizzati agli enti gestori ed agli utenti delle aree portuali;
2. **Azioni Pilota** su reflui e sedimenti, contribuendo, così, alla diffusione di approcci comuni e virtuosi tra strutture site in paesi diversi ma che condividono lo stesso ambiente marino, il Mar Mediterraneo, e valorizzando le strutture portuali oltre la mera funzionalità, anche realizzando - se assente - o potenziando - se carente - **la connessione** tra le strategie di gestione di rifiuti e reflui nei porti coinvolti e nelle realtà territoriali nelle quali sono inseriti.

Caratteristiche della proposta

La proposta intende quindi ampliare e replicare le sopra riportate best practices (in coerenza con la disciplina dell'autorità di sistema portuale) nelle marine della Città Metropolitana di Cagliari per mettere a fattor comune le best practice sia per la raccolta che per il conferimento.
Nello specifico si tratta di attuare il progetto attraverso 3 principali Componenti:

A. Redazione di Piani d'Azione specifici per la:

1. Gestione sostenibile dei rifiuti portuali
2. Gestione sostenibile dei reflui e degli sversamenti accidentali nelle acque dei porti
3. Gestione sostenibile di dragaggio contaminati

B. Attivazione dei seguenti servizi:

1. Realizzazione di un'area attrezzata per l'aspirazione, trattamento, convogliamento dei reflui dalle imbarcazioni da diporto con sistemi di aspirazione sottovuoto delle acque nere e serbatoi di stoccaggio
2. Servizio per la raccolta degli oli vegetali usati con installazione di stazioni Olivia
3. Realizzazione di un'area attrezzata per la verifica delle prestazioni di prodotti riciclabili, da impiegare per il contenimento/rimozione di inquinanti sversati nelle acque

C. Attività di sensibilizzazione

1. Distribuzione di materiale pratico
2. Distribuzione di materiale informativo di buona condotta

Obiettivi Specifici

Migliorare la qualità delle acque marine nei porti limitando l'impatto dell'attività portuale e del traffico marittimo sull'ambiente

Obiettivi dell'Agenda

4.1.2.1 *Sviluppo di una logistica marittima sostenibile*

4.1.3.1 *Salvaguardia degli ecosistemi marini*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Porti e marine del territorio metropolitano

Attori coinvolti

- RAS - Regione Autonoma della Sardegna (Assessorato difesa ambiente)
- Università di Cagliari - DICAAR e DISB
- MEDSEA
- ISPRA
- Autorità di sistema portuale
- Sardegna Ricerche

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

069. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: misure di prevenzione, minimizzazione, smistamento, riutilizzo e riciclaggio*

070. *Gestione dei rifiuti commerciali e industriali: rifiuti residui e pericolosi*

110. *Porti marittimi (TEN-T)*

111. *Porti marittimi (TEN-T), esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

112. *Altri porti marittimi*

113. *Altri porti marittimi, esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

114. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T)*

115. *Vie navigabili interne e porti (TEN-T) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

116. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)*

117. *Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) esclusi gli impianti dedicati al trasporto di combustibili fossili*

Progetto 85

Realizzazione di infrastrutture di viabilità comunali e inter-comunali

Premessa

L'**Allegato Infrastrutture** al Documento di Economia e Finanza 2019 schematizza le strategie del Governo nel settore delle infrastrutture di trasporto e logistica, con l'esigenza primaria di capire e gestire le sinergie tra settori diversi e tra i vari soggetti coinvolti, pubblici e di mercato.
Nel documento si evidenzia come nell'ambito delle infrastrutture, tra i bisogni primari del Paese risultano oggi principalmente: il **completamento delle connessioni, il miglioramento della viabilità** esistente, il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture e della sostenibilità ambientale (e dunque della qualità della vita).

È necessario dunque un **approccio sistemico tra infrastrutture, mobilità e territorio**.

Motivazione della proposta

Numerose sono le **iniziative attualmente in atto o in programma che riguardano la Città Metropolitana di Cagliari relativamente al settore della mobilità**, che consentono, ad oggi, di raccontare l'evoluzione del sistema della mobilità nell'area, e di comprenderne le dinamiche evolutive: alcune di esse riguardano **infrastrutture di trasporto**, sia di **nuova costruzione** che di adeguamento, altre risultano essere iniziative di **governo** e di amministrazione della mobilità nel territorio, altre ancora iniziative immateriali finalizzate a migliorare l'**accessibilità** della città nel suo complesso.

Caratteristiche della proposta

La presente scheda progettuale accoglie proposte infrastrutturali di carattere viario avanzate dai Comuni nel corso delle fasi partecipative del Piano Strategico.
Tali proposte saranno suggerimenti utili alla redazione e attuazione del PUMS "Piano Urbano di Mobilità Sostenibile".

1. Sinnai: 43.04 km per la Strada Sinnai-Villasalto-Burcei (TRASP 20);
2. Sinnai: 11.85 km per la Strada Geremeas - Sa Corti di collegamento mare - montagna, attualmente per alcuni tratti impercorribile da mezzi ordinari. Molto rilevante anche per la salvaguardia dell'alto valore naturalistico e per la fruizione delle numerose aziende agropastorali presenti. TRASP 28;
3. Sinnai - 1.21 km per il completamento strada di circonvallazione Nord. Un tratto di circonvallazione prevista nello strumento urbanistico e di notevole importanza sia per il decongestionamento della viabilità sia per la canalizzazione di importanti impianti a servizio dell'abitato (TRASP 39);
4. Settimo San Pietro: 2.05 km per il completamento della strada di circonvallazione che collega Sinnai e Maracalagonis alla stazione della Metro Cagliari. TRASP 17;
5. Settimo San Pietro: 1.54 km per la nuova strada che collegherà la zona industriale Loc. Su Pardu con la S.P. 12 TRASP 18;

6. Quartucciu: 3.33 km per il collegamento Viale Marconi - SS 554 TRASP 9;

7. Sestu: 7.94 km per per la realizzazione di una infrastruttura stradale che, bypassando il centro abitato, consentirà un miglior collegamento tra altre infrastrutture di carattere sovracomunale (SP9, SP2, SP4, SS554) con la zona commerciale della EXSS13 TRASP 27;

8. Selargius: 2.94 km per il collegamento via Vesalio Via Nenni TRASP 4;

9. Sarroch: 1.31 km per migliorare la viabilità Forada Is Olias - San Giorgio TRASP 53;

10. Sarroch - 41 ettari di adeguamento dell'intersezione tra la S.S. 195 e le strade di accesso al Villaggio Moratti TRASP 54.

Obiettivi Specifici

L'obiettivo è quello di potenziare la rete viaria della Città Metropolitana di Cagliari con uno sguardo sovra-comunale e quindi garantirne la funzionalità sinergica.

Obiettivi dell'Agenda

2.1.3.1 *Potenziamento delle infrastrutture di connessione*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

- Città Metropolitana
- Comuni
- MIT

Ruolo della Città Metropolitana

Accoglimento delle proposte progettuali dei Comuni nel PUMS con uno sguardo sovra-comunale

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

087. *Autostrade e strade di nuova costruzione o ristrutturate - rete centrale TEN-T*

088. *Autostrade e strade di nuova costruzione o ristrutturate - rete globale TEN-T*

089. *Collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali TEN-T di nuova costruzione o migliorati*

090. *Altre strade di accesso nazionali, regionali e locali di nuova costruzione o ristrutturate*

091. *Autostrade e strade ricostruite o ammodernate - rete centrale TEN-T*

092. *Autostrade e strade ricostruite o ammodernate - rete globale TEN-T*

093. *Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali)*

094. *Digitalizzazione dei trasporti: strade*

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

109. *Trasporto multimodale (non urbano)*

Progetto 86

Istituzione di Aree Marine Protette

Premessa

Il Piano di Utilizzo del Litorale (PUL) attua una serie di obiettivi che riguardano la pianificazione e la gestione del demanio marittimo, la tutela ambientale e paesaggistica, la promozione dello sviluppo e valorizzazione sostenibile del territorio, la fruibilità della costa e la creazione di condizioni per investimenti e iniziative economiche legate al turismo. L'obiettivo ultimo è la salvaguardia e la conservazione dell'ecosistema costiero, in adeguamento al PPR, di cui rappresenta strumento attuativo, che riconosce la **fascia costiera come "bene paesaggistico d'insieme"**.

Tra i caratteri riguardanti la perimetrazione dei demani e la caratterizzazione del loro valore ambientale, vi si ritrovano le aree demaniali marittime ricomprese nell'ambito costiero del Comune, definendone le caratteristiche fisiche, morfologiche, ambientali e paesaggistiche del litorale, oppure le aree ad elevato valore naturalistico, con le perimetrazioni delle Aree Marine Protette, dei S.I.C. (Siti di Importanza Comunitari) e delle Z.P.S. (Zone di Protezione Speciale) e le aree con caratteristiche fisiche, morfologiche, ambientali e paesaggistiche tali da poter essere oggetto di rilascio di nuove concessioni demaniali marittime; la possibilità di ri-naturalizzare gli stabilimenti balneari, con la sostituzione delle strutture fisse con quelle precarie e comunque a basso impatto ambientale.

Motivazione della proposta

Numerose sono le **iniziative attualmente in atto o in programma che riguardano la Città Metropolitana di Cagliari relativamente al settore della mobilità**, che consentono, ad oggi, di raccontare l'evoluzione del sistema della mobilità nell'area, e di comprenderne le dinamiche evolutive: alcune di esse riguardano **infrastrutture di trasporto**, sia di **nuova costruzione** che di adeguamento, altre risultano essere iniziative di **governo** e di amministrazione della mobilità nel territorio, altre ancora iniziative immateriali finalizzate a migliorare l'**accessibilità** della città nel suo complesso.

Caratteristiche della proposta

La presente proposta progettuale accoglie le iniziative avanzate dai Comuni della Città Metropolitana di Cagliari per l'istituzione Aree Marine Protette:

1. Sinnai: ampliamento dell'area marina protetta di Villasimius a Solanas, Torre delle Stelle, Geremeas che consentirebbe di raccordare il SIC Costa del Sud con la medesima area marina, salvaguardando sia gli ambienti terresti sia marini. NAT 5;

2. Pula: Istituzione Area Marina Protetta NAT 37.

Obiettivi Specifici

Tutela e conservazione della flora orientato ad un ripopolamento del fauna marina.

Sviluppo di un turismo eco-sostenibile e attivo (es. *snorkeling*)

Obiettivi dell'Agenda

4.1.4 *Riduzione dell'erosione costiera*

4.1.4.2 *Rinaturalizzazione delle aree antropizzate*

4.1.3.1 *Salvaguardia degli ecosistemi marini*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

- Pula
- Sinnai
- Città Metropolitana di Cagliari
- Regione Sardegna
- MATTM

Ruolo della Città Metropolitana

Intermediario interistituzionale e successivo coordinatore per l'avvio di un'offerta turistica sostenibile

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

061. *Prevenzione e gestione dei rischi naturali non connessi al clima (ad es. terremoti) e dei rischi collegati alle attività umane (ad es. incidenti tecnologici), comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile e i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

079. *Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu*

169. *Iniziative di sviluppo territoriale, compresa*

Progetto 87

Nuove politiche per il lavoro e le imprese

Motivazione della proposta

Come emerso dall'analisi del territorio la situazione di ***Startup e P*MI innovative nel territorio metropolitano non è particolarmente rosea**. Rispetto ad un totale di *startup* innovative registrate pari a 10.600 in tutto il territorio nazionale per l'anno 2018, ***Cagliari mostra*** un valore pari a 99 (**lo 0,93%**), in linea con le altre province del Meridione ove sono presenti città metropolitane, **posizionandosi quindi agli ultimi posti**. In questa classifica, sono Milano e Roma a registrare i valori più elevati. La prima, con 1.971 *startup* registrate, rappresenta il 18,59% del totale nazionale. Roma, invece, rappresenta circa la metà di Milano (9,92%).
Relativamente alle PMI innovative iscritte nell'apposito registro, il fenomeno, per la sua distribuzione territoriale, è in linea con quanto già indicato relativamente alle *startup* innovative. Sono infatti Milano, Roma e Torino a capeggiare la classifica, mentre **Cagliari, con n. 8 PMI innovative registrate, si situa al terzultimo posto**, prima di Reggio di Calabria e Messina.

Per quanto infine riguarda gli **incubatori registrati**, questa tipologia di impresa **non è presente** in tutte le città metropolitane italiane. Infatti solo le città di Cagliari, Milano, Venezia, Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli possono vantare di ospitare tali tipologie di impresa. Per quanto riguarda Genova, invece, l'incubatore registrato non ha sede nella città capoluogo ma nel comune di Chiavari. In generale, le città metropolitane accolgono comunque il 55,56% del totale degli incubatori italiani, nella totalità pari a n. 36.

Caratteristiche della proposta

Per le ragioni sopra evidenziate, appare necessario promuovere politiche favorevoli all'avvio e all'attrazione di nuove imprese. In questa direzione l'Agenda Strategica già accoglie diversi obiettivi per rendere il territorio metropolitano fertile all'innovazione e all'imprenditoria, e questa proposta progettuale nasce per accogliere le iniziative con questo orientamento.
Tra gli interventi già raccolti, il Comune di Pula ha proposto:

1. Formazione per l'educazione digitale e finanziaria a livello manageriale SMART 15;

2. Portale di reclutamento per l'accesso al lavoro SMART 20;

3. Politiche ad hoc per *startup* e PMI Innovative promosse da donne e giovani SMART 13;

4. Incubatore per la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica SMART 14.

Obiettivi Specifici

Rilanciare il mercato del lavoro locale

Obiettivi dell'Agenda

1.1.1	*Riduzione della povertà formativa*
3.1.1.2	*Sviluppo di corsi di formazione accademica e professionale innovativi e legati al contesto*
5.1.1	*Sostegno alle imprese innovative legate all'economia del mare*
5.2.2	*Promozione del riuso e riciclo delle materie produttive*
5.2.3	*Promozione dell'innovazione green nell'industria e nella manifattura*
5.3.1	*Sostegno ai servizi innovativi e alla ricerca*

Sustainable Development Goals



Localizzazione

Progettualità di valenza trasversale per l'intero territorio metropolitano

Attori coinvolti

- Città Metropolitana di Cagliari
- Comune di Pula
- Camera di Commercio

Ruolo della Città Metropolitana

Attivatore delle iniziative in coordinamento con i Comuni

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

005. *Investimenti in beni immateriali in microimprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*
006. *Investimenti in beni immateriali in PMI (compresi i centri di ricerca privati) direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*
007. *Investimenti in beni immateriali in grandi imprese direttamente connessi alle attività di ricerca e innovazione*
013. *Digitalizzazione delle PMI (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le startup nel settore delle TIC e il B2B)*
014. *Digitalizzazione delle grandi imprese (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le startup nel settore delle TIC e il B2B)*
015. *Digitalizzazione delle PMI o delle grandi imprese (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le startup nel settore delle TIC e il B2B) conformi ai criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra o di efficienza energetica1*
018. *Applicazioni e servizi informatici per le competenze digitali e l'inclusione digitale*
021. *Sviluppo dell'attività delle PMI e internazionalizzazione, compresi gli investimenti produttivi*
022. *Sostegno alle grandi imprese mediante strumenti finanziari,compresi gli investimenti produttivi*
025. *Incubazione, sostegno a spin off, spin out e startup*
026. *Sostegno ai poli di innovazione, anche tra imprese, organismi di ricerca e autorità pubbliche e reti di imprese a beneficio principalmente delle PMI*
027. *Processi di innovazione nelle PMI (processi, organizzazione, marketing, co-creazione, innovazione guidata dall'utente e dalla domanda)*
028. *Trasferimento di tecnologie e cooperazione tra le imprese, i centri di ricerca e il settore dell'istruzione superiore*
029. *Processi di ricerca e di innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, centri di ricerca e università, incentrati sull'economia a basse emissioni di carbonio, sulla resilienza e sull'adattamento ai cambiamenti climatici*
124. *Infrastrutture per l'istruzione e la formazione professionale e l'apprendimento per gli adulti*
134. *Misure volte a migliorare l'accesso all'occupazione*
135. *Misure volte a promuovere l'accesso all'occupazione dei disoccupati di lunga durata*
136. *Sostegno specifico per l'occupazione giovanile e l'integrazione socio-economica dei giovani*
137. *Sostegno al lavoro autonomo e all'avvio di imprese*
138. *Sostegno all'economia sociale e alle imprese sociali*
139. *Misure volte a modernizzare e rafforzare le istituzioni e i servizi del mercato del lavoro per valutare e anticipare le esigenze in termini di competenze e per garantire un' assistenza tempestiva e mirata*
140. *Sostegno all'incontro tra domanda e offerta di lavoro e alle transizioni nel mercato del lavoro*
141. *Sostegno alla mobilità dei lavoratori*
142. *Misure volte a promuovere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro e a ridurre la segregazione di genere nel mercato del lavoro*
143. *Misure volte a promuovere l'equilibrio tra vita professionale e vita privata, anche attraverso l'accesso all'assistenza all'infanzia e alle persone non autosufficienti*
144. *Misure volte a creare ambienti di lavoro sani e adeguati che tengano conto dei rischi per la salute e promuovano l'attività fisica*
145. *Sostegno allo sviluppo di competenze digitali*
146. *Sostegno per l'adattamento dei lavoratori, delle imprese e degli imprenditori ai cambiamenti*
154. *Misure volte a migliorare l'accesso dei gruppi emarginati come i rom all'istruzione e all'occupazione e a promuoverne l'inclusione sociale*

Progetto 88

Nuovi servizi e infrastrutture di trasporto pubblico inter-comunale

Premessa e motivazione della proposta

Il sistema del trasporto pubblico locale è uno degli aspetti più rilevanti riguardo i collegamenti inter-comunali. Attualmente il servizio è svolto, **in assenza di una logica integrata e di un piano condiviso**, dai seguenti attori:

- il **CTM** opera prevalentemente all'interno della città di Cagliari e dei Comuni interni alla SS 554 (Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu Sant'Elena), oltre ad un'ulteriore corridoio che si sviluppa lungo l'asse Elmas-Assemini-Decimomannu;
- l'**ARST**, congiuntamente, ad altri operatori privati, serve gli altri Comuni della Città Metropolitana, operando esclusivamente nel settore extraurbano, in collegamento con la città capoluogo.
  La stessa azienda ARST gestisce il servizio su metro leggera nella linea Repubblica-Policlinico, con una bretella su ferro verso Settimo San Pietro ed alcune linee integrate che servono i comuni di Sestu, Maracalagonis e Sinnai;
- l'azienda **Trenitalia** opera lungo il corridoio Elmas, Assemini Decimomannu, con una fermata di connessione diretta con l'aeroporto internazionale di Cagliari-Elmas

Relativamente al **sistema su ferro**, la Città Metropolitana è servita principalmente dalla direttrice regionale RFI Cagliari-Oristano e dalla diramazione ovest verso Iglesias-Carbonia (dalla stazione di Decimomannu). I servizi svolti da Trenitalia sono prevalentemente concentrati sul collegamento Cagliari-Oristano che, grazie anche al tracciato pianeggiante, garantisce dei tempi di percorrenza concorrenziali con l'autovettura privata (inferiori all'ora di viaggio per i treni diretti).

Allo stato attuale, rispetto a quanto pianificato ed agli interventi in fase di realizzazione (completamento linea metropolitana leggera piazza Repubblica-Piazza Matteotti) e quelli in fase di pianificazione/progetto (estensione verso il lungomare Poetto e connessione mediana Quartu-Quartucci-Selargius-Monserrato-Cagliari), il vero punto interrogativo risiede nelle **modalità di gestione del servizio di trasporto collettivo all'interno della Città Metropolitana**.

Relativamente ai **servizi su gomma**, essi sono sia di tipo extraurbano che di tipo urbano: le linee urbane sono gestite dalla società CTM che opera con 35 linee percorrendo circa 12 milioni di chilometri all'anno e trasportando 36 milioni di passeggeri; il CTM non serve tutti i Comuni della Città Metropolitana ma solamente otto (Cagliari, Quartu S.Elena, Quartucciu, Selargius, Monserrato, Elmas, Assemini, Decimomannu) dei diciassette Comuni che compongono la Città Metropolitana. Gli altri Comuni sono invece serviti da aziende extraurbane, l'azienda pubblica ARST e altre aziende concessionarie private.

Tale servizio manca di una pianificazione integrata, ma **ciascuna azienda opera in base alle proprie, legittime, ottiche di sistema aziendale: diverse sono le sovrapposizioni o le aree non adeguatamente servite, manca una tariffazione integrata ed unitaria d'area, i servizi spesso non sono integrati né funzionalmente né temporalmente**.

Caratteristiche della proposta

L'Agenda Strategica ha accolto le mancanze sul sistema di trasporto pubblico identificando diversi obiettivi volti a migliorarne l'efficienza, la copertura, l'accessibilità, e a questo fine state proposte diverse progettualità dai Comuni per creare una gestione del Traposto Pubblico Locale più sinergica ed integrata.

1. Settimo San Pietro: Metro Monserrato - Quartu S.E TRASP 15;

2. Monserrato: razionalizzazione metro Cantina-Argine TRASP 44;

3. Elmas: Metropolitana Elmas Sestu TRASP 56;

4. Quartucciu: Collegamento trasporto pubblico S. Isidoro TRASP 57;

5. Quartu Sant'Elena: filovia full electric Matteotti-viale marconi-quartu TRASP 58;

6. Quartu Sant'Elena: linea brt 100% batteria matteotti-poetto-brig sass TRASP 59;

7. Quartu Sant'Elena: servizio di trasporto pubblico a chiamata nel territorio edificato diffuso di Flumini, Is Pardinas, Tanca Fiorita-Niu Crobu TRASP 60.

Obiettivi Specifici

L'obiettivo di tali proposte è rafforzare le funzioni sinergiche ed integrate dei diversi interventi, ma, comunque sviluppatesi in assenza di una regia complessiva. Il Piano Strategico ha come obiettivo proprio quello di sopperire a tale mancanza e creare tale processo di integrazione, almeno per quanto concerne il settore dei trasporti e della mobilità.

Obiettivi dell'Agenda

2.1.2.1 *Miglioramento della copertura dei trasporti pubblici*

2.1.2.2 *Incremento dell'efficienza del servizio*

2.1.2.3 *Miglioramento dell'accessibilità*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

Città Metropolitana; ARST; CTM; Comuni; Trenitalia

Ruolo della Città Metropolitana

Sviluppo del PUMS in coerenza con le proposte progettuali avanzate dai Comuni

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

081. *Infrastrutture di trasporto urbano pulite2*

082. *Materiale rotabile di trasporto urbano pulito1*

084. *Digitalizzazione del trasporto urbano*

096. *Linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate - rete centrale TEN-T*

097. *Linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate - rete globale TEN-T*

098. *Altre linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate*

099. *Altre linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate - elettriche/a zero emissioni1*

100. *Linee ferroviarie ricostruite o ammodernate - rete centrale TEN-T*

101. *Linee ferroviarie ricostruite o ammodernate - rete globale TEN-T*

102. *Altre linee ferroviarie ricostruite o ammodernate*

103. *Altre linee ferroviarie ricostruite o ammodernate - elettriche/a zero emissioni*

104. *Digitalizzazione dei trasporti: linee ferroviarie*

106. *Infrastrutture ferroviarie mobili*

107. *Infrastrutture ferroviarie mobili a zero emissioni/elettriche1*

108. *Trasporto multimodale (TEN-T)*

109. *Trasporto multimodale (non urbano)*

Progetto 89

Tutela dei litorali

Premessa

Come emerso dall'analisi del territorio e da numerosi studi ambientali, l'**incremento della temperatura avrà importanti conseguenze su diversi sistemi**. I sistemi costieri e le aree pianeggianti subiranno impatti sempre più negativi come sommersione, inondazioni costiere ed erosione costiera a causa dell'innalzamento del livello del mare. Le proiezioni sull'innalzamento del livello medio globale del mare associate agli scenari sulle emissioni, stimano che le gamme di innalzamento medio saranno fino a 0,55 m per il Relative Concentration Pathway (RCP) 2.6, fino a 0,63 m per il RCP4.5, fino a 0,63 m per il RCP6.0 e fino a 0,98 m per il RCP8.5.

Il Piano di Utilizzo del Litorale (PUL) attua una serie di obiettivi che riguardano la pianificazione e la gestione del demanio marittimo, la tutela ambientale e paesaggistica, la promozione dello sviluppo e valorizzazione sostenibile del territorio, la fruibilità della costa e la creazione di condizioni per investimenti e iniziative economiche legate al turismo. L'obiettivo ultimo è la salvaguardia e la conservazione dell'ecosistema costiero, in adeguamento al PPR, di cui rappresenta strumento attuativo, che riconosce la **fascia costiera come "bene paesaggistico d'insieme"**.

Mentre nello specifico uno degli obiettivi è la **mitigazione dei fenomeni di degrado ed erosione costiera, la salvaguardia delle spiagge, la riqualificazione e la rinaturalizzazione delle componenti ambientali o l'adozione di tecniche costruttive orientate all'efficienza energetica e all'utilizzo di fonti rinnovabili**.

Motivazione della proposta

Come già fatto con l'adozione dell'Agenda Strategica con l'obiettivo 4.1.4: Riduzione dell'erosione costiera, questa proposta progettuale intende agire direttamente sul problema delle coste, in linea quindi anche con il PUL.

Caratteristiche della proposta

Gli interventi associabili alla presente Scheda progettuale potranno essere di vario genere, sia interventi infrastrutturali e di ricerca e studio del fenomeno di erosione costiera, sia di rinaturalizzazione di aree antropizzate.

In fase di elaborazione delle proposte progettuali, un Comune che ha già avanzato richieste in questo senso è stato quelli di Pula, identificando la localizzazione di 3 interventi:

1. 2.24km per la mitigazione erosione costiera Santa Margherita (BLU 34);

2. 250 metri di intervento per la mitigazione erosione costiera Foro Romano BLU 5;

3. 250 metri di intervento per la mitigazione dell'erosione costiera Terme a mare BLU 4.

Obiettivi Specifici

Tutela il patrimonio della Città Metropolitana per limitare i danni provocati dall'erosione costiera.

Obiettivi dell'Agenda

4.1.4 *Riduzione dell'erosione costiera*

4.1.4.1 *Rafforzamento e integrazione della ricerca*

4.1.4.2 *Rinaturalizzazione delle aree antropizzate*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

- Comuni
- Centri di Ricerca
- Città Metropolitana

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento delle azioni che fanno capo al progetto.

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus
- www.eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus_en
- www.erasmusplus.it
- www.eurodesk.it
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

058. *Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi di gestione delle catastrofi, le infrastrutture e gli approcci basati sugli ecosistemi)*

078. *Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000*

Progetto 90

Interventi di recupero storico e archeologico

Premessa

Il territorio della Città Metropolitana presenta un ricco patrimonio paesaggistico e storico culturale e archeologico, come mostra la presenza di numerosi beni paesaggistici ed identitari.
Nello specifico: i beni identitari sono costituiti da quegli elementi storico - culturali caratterizzanti l'identità del popolo sardo, per es. monumenti commemorativi di eventi storici, cantine, oleifici, sugherifici, tonnare, vecchie miniere.

Motivazione della proposta

I **beni archeologici** rappresentano un elemento di forte caratterizzazione culturale e dell'offerta turistica regionale. Per quanto riguarda la distribuzione spaziale di tale tipologia di beni, il territorio della Città Metropolitana ospita n. 89 fra monumenti e siti archeologici, pari a circa il 5,4% del totale regionale.
A livello locale, circa il 37% di tale tipologia i beni si trova nel Comune di Cagliari, seguito dal comune di Pula (24,72%) e dai comuni di Sarroch e Quartu S.E. (6,74% ciascuno).

Caratteristiche della proposta

La presente proposta progettuale raccoglie le **iniziative orientate al recupero, riqualificazione e rifunzionalizzazione del patrimonio storico/archeologico** del territorio metropolitano.
Il recupero di tali strutture potrà essere coordinato in una visione sovra-comunale dalla Città Metropolitana e, nel caso fosse attuato, dalla proposta progettuale per la "Creazione di un ufficio di coordinamento dell'offerta turistica" che potrà assumere anche funzioni di gestione del patrimonio storico in quanto in grado di attirare ingenti flussi turistici.

Rientrano in questo progetto la realizzazione di itinerari di percorsi storico e archeologico e la riqualificazione del sistema difensivo delle torri costiere.

Obiettivi Specifici

Riqualificare il patrimonio archeologico della Città Metropolitana.

Obiettivi dell'Agenda

4.2.2.4 *Riqualificazione e recupero dei luoghi della cultura*

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

- Comuni
- Centri di Ricerca
- Sovraintendenze

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinatore e visione metropolitana degli interventi

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.ec.europa.eu/social/easi
- www.ec.europa.eu/citizenship/europe-for-citizens-programme
- www.ec.europa.eu/justice/grants1/programmes-2014-2020/rec
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*

Progetto 91

Realizzazione di nuove strutture culturali

Premessa e motivazione della proposta

Musei e beni architettonici, come biblioteche e beni archeologici, svolgono il ruolo di infrastruttura per lo sviluppo culturale e sociale della popolazione locale, fungono da risorsa o attrattore rispetto i flussi turistici di *incoming*.

Per quanto riguarda i **musei** secondo i dati provenienti da Sardegna Cultura, la Città Metropolitana può contare su n. 26 musei, fra pubblici e privati, pari a circa il **10% della dotazione regionale**.
A livello provinciale (la suddivisione utilizzata risale alla composizione del territorio regionale in otto province), è la Provincia di Sassari a guidare la classifica, con n. 52 musei, seguita dalla Provincia di Cagliari (n. 48) e Oristano (n. 36).

A livello comunale, la dotazione museale mostra una forte concentrazione sulla città capoluogo, che ospita circa il 77% dei musei censiti, seguita, a grandissima distanza, dai comuni di Monserrato e Sinnai (n. 2 ciascuno), Quartu S.E. e Settimo San Pietro (n. 1).

Per quanto attiene la titolarità delle strutture, circa il 30% delle strutture sono di proprietà dell'Università degli Studi di Cagliari, circa il 15% ciascuno invece, sono di proprietà del Ministero per i Beni e le attività Culturali e del Comune di Cagliari.

Per quanto si rileva in merito ai beni architettonici, secondo i dati del MIBACT, la Città Metropolitana di Cagliari enumera n. 600 beni architettonici censiti, pari al 15,56% dell'intera dotazione regionale. Come è facile immaginare, la Città Capoluogo ospita in numero molto alto di beni architettonici (circa l'85% del totale della Città Metropolitana).

Sulla base di questi dati l'Agenda Strategica ha incorporato specifici obiettivi volti alla "Riqualificazione e recupero del patrimonio storico-artistico" (4.2.5.4) e a favorire la creazione di strutture per una differenziazione dei flussi turistici attraverso nuovi "Percorsi di turismo eco-sostenibile" (5.3.3.1).

Caratteristiche della proposta

La presente proposta progettuale accoglie quindi gli interventi comunali volti ad potenziare l'offerta dei "luoghi della cultura", come musei, teatri, biblioteche, etc. del territorio metropolitano.
In particolare, la realizzazione del progetto parte dall'idea di costruire una rete tra le varie strutture culturali sul territorio, andandole a sviluppare con una visione metropolitana e non più solo di singolo Comune.

È importante che tali interventi siano visti in un'ottica metropolitana e non prettamente locale grazie ad un ruolo sempre più determinante della Città Metropolitana come ente sovra-comunale, che potrà supervisionare in prima persona tali la sinergia di tali interventi o attraverso l'istituzione di un "Ufficio per la valorizzazione dell'offerta turistica".

Rientrano nel progetto gli interventi di:

1. Monserrato: Museo del vino TUR 4;

2. Quartucciu: Completamento/Allestimento Museo "Luce sul Tempo" CULT 20;

3. Capoterra: Costruzione Teatro Comunale CULT 1.

Obiettivi Specifici

Creazione di una rete culturale con strutture museali, biblioteche e beni archeologici sul territorio.

Obiettivi dell'Agenda

4.2.2.4 *Riqualificazione e recupero dei luoghi della cultura*

5.3.3.1 *Percorsi di turismo eco-sostenibile*

Sustainable Development Goals



Attori coinvolti

Città Metropolitana, Regione Sardegna, MIBACT, Comuni, Imprese e Associazioni culturali del territorio

Ruolo della Città Metropolitana

Coordinamento complessivo e visione metropolitana

Potenziali Fonti di finanziamento

Finanziamenti a gestione diretta:

- www.ec.europa.eu/programmes/creative-europe
- www.eacea.ec.europa.eu/creative-europe_en
- www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020
- www.ec.europa.eu/environment/life | ec.europa.eu/easme/en/life
- www.uia-initiative.eu
- www.interregeurope.eu
- www.interreg-med.eu
- www.urbact.eu
- www.interreg-maritime.eu
- www.enicbcmed.eu
- www.ec.europa.eu/international-partnerships

Settori di intervento per il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il JTF

127. *Altre infrastrutture sociali che contribuiscono all'inclusione sociale nella comunità*

165. *Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici*

166. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali*

167. *Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000*



Piano Strategico per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Cagliari

CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

CAGLIARIMET
COMUNITÀ URBANA DIFFUSA